N° 294. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : SHIELDS

28 Avril 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Le Colonel Boucher félicite Ragueneau, le vainqueur du Championnat Militaire de Cross-Country de la *" Vie au Grand Air "*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK · KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE

TOUTES LES LUMIÈRES

SONT BONNES POUR IMPRIMER

DES ÉPREUVES AVEC LES PAPIERS EASTMAN

(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0 fr. 60 la pochette

EN VENTE CHEZ

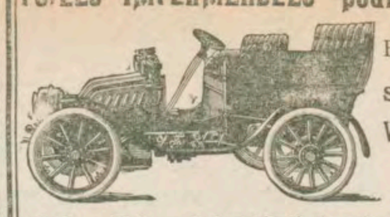
EASTMAN KODAK

PARIS — 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme

LYON — 26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK

TOILES IMPERMÉABLES pour AUTOMOBILES



Capotes, Housses, Banquettes. Bâches, Couvertures, etc.

SEAUX en TOILE

Vêtements imperméables pour chauffeurs

Mon Vve METTEZ 5, place de l'Hôtel-de-Ville PARIS

Envoi Franco d'échantillons — Citer la « Vie au Grand Air » en écrivant

---

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.

DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

---

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expedié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f. **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.**

— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.*** —

AUTOMOBILES ET CYCLES

de toutes marques

MORS
CLÉMENT
G. RICHARD

L'AUTO GÉNÉRALE

Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 571-56

— 41 —

Rue St-Ferdinand

(Avenue de la Grande-Armée)

ACCESSOIRES RÉPARATIONS

CYCLES **AUTOMOBILES**

Radiator

Le choix le plus complet de modèles de tourisme

Affiches et Estampes Spécialité pour tous les sports. — Affiches pour amateurs. — Affiches décoratives avec ou sans lettre pour décor de garage d'Autos, Villas et autres, depuis 0 fr. 60.

PIGEON 7, Boulevard Bonne-Nouvelle PARIS

Eug. PIROU

Photographe des Célébrités contemporaines

5, Boulevard Saint-Germain, 5

HOTEL PRIVÉ Téléphone : 808-83

Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielle instantanément,** *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*

NOTA.— **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité

Visite facile

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

CHASSIS 10-12 CH. **6.400 fr.**

102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX

239, BOULEVARD PÉREIRE, PARIS

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

La Cote Libre

Grand Journal Financier quotidien (8 pages)

Contient in-extenso :

1° *La Cote officielle des Agents de Change* **Au Comptant et à Terme ;**

2° *La Cote officielle de la Coulisse à Terme et du Marché en Banque au Comptant.*

3° *La Cote des Charbonnages aux Bourses de Bruxelles, de Lille et de Lyon.*

4° *Dans 4 grandes pages de texte tous les jours, il donne :*

Les dépêches et les dernières nouvelles ; un compte rendu très détaillé de chaque séance de Bourse ; les convocations d'actionnaires ; les comptes rendus d'assemblées ; les annonces de coupons ; les Recettes des Chemins de fer et les tirages de toutes les Valeurs à lots.

Sur demande, un service d'essai est fait gratuitement pendant Dix jours.

29, Chaussée d'Antin, PARIS

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions. etc etc.

le flacon Franco Poste **2f10** contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare **5f** ou domicile **5f25**

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN

31 Faubourg Bourgogne, Orléans

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY

71, Av. des Champs-Élysées, Paris

Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS

BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES

LE GONIDEC. 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

117, faub. St-Honoré, Paris

AUTOMOBILES

GILLET-FOREST

7, 10 et 12 chevaux

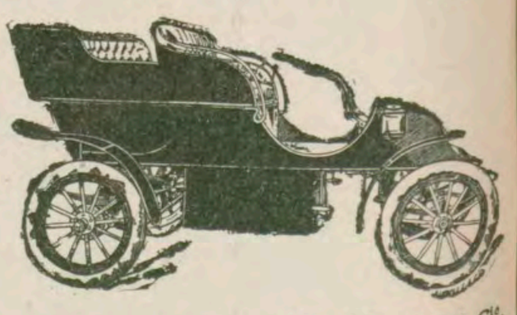
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez **MM. GODARD & Cie,** *concessionnaires exclusifs pour la France,*

Cycles et Motocyclettes

ALCYON

PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

VOITURE DE PROMENADE

avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR des HOPITAUX à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10

près l'Ecole de Médecine.

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

PHOTOGRAPHES PLAQUES

GUILLEMINOT

Boites à Ouverture AUTOMATIQUE BREVETÉE

Extra-rapides

COUVEUSE A RÉGULATEUR Réussite 90 o/o

Un Mois à l'Essai

et par **PAIEMENTS MENSUELS**

ŒUFS a couver. clairs remplacés. VOLAILLES 1er choix

OVITALINE St-M. double la ponte | Album illustré et
Boîte 3.000 doses, 3 fr. 80 franco | Catalogue fec. timb.

ÉLEVAGE St-V. MICHEL LANGEAIS (I L.)

NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS

SCAPINI

BISCUITS

MAISON PRINCIPALE

38, Bd de Strasbourg — PARIS

Téléph. 215.12

SOYONS PRUDENTS

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146, PARIS

Manufacture d'appareils pour l'usage intime des deux sexes

Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté

EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTÉRIEURE

PROTECTEUR

Applicable sur TOUS PNEUS NEUFS & USAGÉS

ÉVITE

Dérapage, Crevaisons
Echauffement, Poussière

CHAMEROY

AU VÉSINET (S.-et-O.)

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

28 Avril 1904. — N° 294

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opera, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

L'AUTOMOBILE AU SALON. — LE TRIOMPHE DE LEVASSOR.

Les nombreux visiteurs du Salon de la "Nationale des Beaux-Arts" s'arrêtent tous devant un haut relief placé dans le vestibule de l'avenue d'Antin, et qui n'est autre que la maquette du monument à la gloire de Levassor, le gagnant de la première course d'automobiles, Paris-Bordeaux et retour, en 1895, mort l'année suivante, avant d'avoir vu le triomphe de la cause qu'il avait été le premier en France à défendre. Nous reproduisons ci-dessus la photographie de cette œuvre pleine de vie et de vérité, due au ciseau de Camille Lefèvre, d'après les esquisses du regretté maître Dalou.

Notre Championnat Militaire de Cross=Country = La Finale

La finale du championnat militaire de Cross-Country, organisé par la Vie au Grand Air, *s'est disputée dimanche. Dans les amas des grandes épreuves d'athlétisme, c'est un succès sans précédent. Pas de régiment qui ne se soit intéressé à cette épreuve gigantesque. Pas d'appui, pas d'encouragements que nous n'ayons reçus, de tous les membres de l'autorité militaire; tous se sont intéressés à notre œuvre, nous ont aidés à la mener à bien, et si nos remerciements doivent aller d'abord au ministre de la Guerre et aux officiers supérieurs, qui se sont occupés personnellement, et pour la première fois d'une manière aussi directe, d'une épreuve sportive organisée par un journal, nous ne saurions oublier l'enthousiasme avec lequel notre idée a été accueillie dans les corps de troupe. Il y a trois semaines, se sont disputées dans un grand nombre de garnisons les épreuves éliminatoires, qui devaient fournir les partants de la finale. Dimanche, les gagnants de ces épreuves, venus à Paris, par équipes représentant chacune un régiment, et chaque régiment un groupe militaire, se sont rencontrés en une compétition gigantesque en vérité, puisqu'elle intéressait l'armée française tout entière. Nous voulons d'abord féliciter ici Ragueneau, du 5e génie, le gagnant de l'épreuve, et l'équipe du 155e de ligne, classée première du classement, par équipes.*

Ce qu'il importe surtout cependant, c'est d'essayer de donner ici à nos lecteurs une idée de ce que furent l'organisation et le succès d'une épreuve aussi grandiose, et des résultats splendidement imprévus auxquels aboutit l'initiative de la Vie au Grand Air.

Nul doute donc qu'ils ne s'intéressent vivement à la curieuse série de photographies prises dimanche, que nous publions ici, et aux notes de notre collaborateur André Foucault.

A Saint-Cloud. — L'appel des concurrents.
Au centre le lieutenant Rungs — *notre rédacteur en chef M. Violette*

Les traceurs du Cross Militaire.
MM. Marchais et Genet.

L'armée sportive. Pourquoi le Cross de la "Vie au Grand Air" a eu un tel succès.

Il faut avoir vu et entendu ce qui a été vu et entendu à la *Vie au Grand Air* depuis bientôt six mois; il faut avoir compulsé la somme de rapports et copies de rapports qui m'a été communiquée, étudié toutes les circulaires ministérielles qui ont été adressées aux chefs de corps, et les lettres de chefs de corps aux colonels commandant les régiments; il faut avoir causé avec les capitaines et lieutenants instructeurs sportifs de leur régiment, interviewé tous les officiers supérieurs que nous avons interviewés, échangé toute la correspondance que nous avons échangée, pour se rendre compte à quel point le sport est aujourd'hui développé dans l'armée, où il a pénétré, non comme un amusement, mais comme une forme nouvelle et plus moderne de la discipline militaire.

Après les éliminatoires du championnat militaire de Cross-Country, disputées dans plus de quinze villes de garnison, ce sont des lettres, des dépêches qui nous arrivent en foule, annonçant le succès. " Nous avons eu, nous écrit-on de toutes parts, un public comme aucune réunion mondaine de la ville, aucune fête ne peut se flatter d'en avoir attiré un semblable, aussi nombreux, aussi enthousiaste... " D'autres apportent des félicitations pour l'initiative de la *Vie au Grand Air*; d'autres sont écrites par des instructeurs sportifs, navrés de la défaite de leur équipe. Elles expliquent tout au long le soin apporté à l'entraînement des hommes, les espérances fondées sur eux, puis, au dernier moment, la défection du meilleur, blessé, ou éloigné momentanément du service. D'autres ne parlent que d'espérances pour l'an prochain, mais l'ensemble dénote une compétition acharnée des régiments. Il y a une lutte terrible de l'un à l'autre, comparable aux luttes de nos sociétés sportives, n'était qu'au lieu de se ranger sous le symbole de trois ou quatre majuscules, A. S. T. ou S. P. M. F., les équipes militaires se rangent sous celui des chiffres qui indiquent le numéro du régiment : 5e d'infanterie ou 46e d'artillerie, etc., etc.

Et sur le succès des éliminatoires, les encouragements se mettent à pleuvoir de plus belle. Le gouvernement n'est pas riche; il craint de plus de se lancer dans une entreprise dont le succès probable lui paraît cependant incertain encore; il refuse de faire les frais de déplacement des hommes de la finale. La question une fois tranchée par la *Vie au Grand Air*, qui n'hésite pas une seconde à assurer, elle, tous les frais de déplacement des hommes qualifiés pour la finale, l'organisation de la grande épreuve se poursuit à toute allure sans encombre. Le ministre de la Guerre écrit aux chefs de corps. Il leur dit en substance, en une longue lettre, que je regrette de ne pouvoir citer ici en entier : " N'ayez pas peur de laisser partir vos hommes à Paris, ils seront bien soignés. Je leur ai assuré un cantonnement confortable. J'ai veillé à ce qu'un service médical sérieux fût organisé au cours du trajet. Je suis certain que toutes précautions sont prises pour qu'il ne leur arrive pas d'accident. " Hiérarchiquement, la confiance ministérielle se transmet aux colonels. Rapports enthousiastes : " .... Les hommes qui auront l'honneur d'aller représenter le Nme régiment à la finale du Cross-Country de la *Vie au Grand Air* pourront s'entraîner, etc., etc." Jubilation générale. Tous se démènent, se remuent, afin d'assurer, chacun pour sa part, le succès de l'idée. On ne trouve pas de retardataires, d'esprit arriéré, réfractaire à l'idée du sport dans l'armée, et c'est tout au plus si un seul général n'a pas répondu un mot à quatre lettres qui lui ont été adressées. Au contraire, en présence des ordres précis venus de haut, tous, convaincus ou non,

Le groupe des officiels et des officiers au départ.

Un groupe de concurrents sous bois, après la première boucle.

Ragueneau vient de lâcher Neveu et se détache nettement du lot.

Officiers bulgares assistant au passage des concurrents de notre Cross Militaire dans le parc de Saint-Cloud.

ont marché de l'avant, et si quelques-uns retardaient un peu, une naïveté touchante en était plus cause qu'une mauvaise volonté affermie : tel officier, croyant que le Cross-Country de la *Vie au Grand Air* est une épreuve dangereuse, parce qu'elle se court à cheval ; tel capitaine ignorant la différence entre un cross et une partie d'association; tel colonel qui ne peut seulement se rappeler le nom complet de cross-country et bégaye toujours : " Le cross... cross... cros... cro... cr... ", jusqu'à ce que son officier d'ordonnance complète sa pensée inexprimée d'un catégorique " country, mon colonel... "

En fait, le sport est aujourd'hui partie intégrante des occupations militaires. La raison du succès de l'épreuve de la *Vie au Grand Air* réside dans ce fait, que précisément elle a été organisée au moment où tous les esprits étaient prêts à en accueillir l'idée. Ce qu'elle deviendra, cette idée du sport militaire; comment elle se transformera, comment elle se modifiera, lorsqu'une série d'exhibitions sportives de nos soldats l'auront fait accepter par tout le monde, c'est ce que je dirai tout à l'heure, d'après quelques interviews d'officiers. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'actuellement l'introduction est accomplie. On ne citera plus, comme on la citait naguère encore, la lutte de deux généraux, l'un pour le maintien, l'autre pour la suppression des groupes sportifs dans un corps d'armée; on ne regardera plus les officiers instructeurs sportifs comme des novateurs dangereux, auxquels il convient de laisser toute la responsabilité de leur initiative, en se gardant bien de mettre le petit doigt dans leurs affaires obscures; on citera en revanche, comme je l'ai vu faire l'autre jour, des officiers ou des mess d'officiers payant le déplacement de leurs hommes pour une rencontre avec l'équipe d'un régiment voisin, et l'enthousiasme paradoxal d'un très sportif lieutenant lui faisait même soutenir dimanche " qu'il fallait bien veiller à ce que l'esprit militaire n'empiétât pas au régiment sur l'esprit sportif, ou que sans cela c'en était fait du développement du sport dans l'armée". — Paradoxe ! soit. Voyez pourtant comme les choses en sont loin déjà !

Ragueneau et Neveu escaladant ensemble une rampe sous bois.

Veillée d'armes.

« La musique ? — C'est entendu. Elle sera là ! — Le médecin ? — C'est entendu aussi; major à quatre galons, commandé par téléphone, devant moi ! A répondu sans doute qu'il était en permission, car il s'est entendu rétorquer : " Je m'en f... Ordre du Ministre ". Il sera là, navré, mais y sera. — Et le général Brugère ? — Peut pas venir, a envoyé ses plus vifs regrets d'être obligé de s'éloigner de Paris ! — Et les équipes ? — Toutes arrivées, casernées à Saint-Cloud en très bon état. »

On en a bientôt la preuve, car elles défilent toutes dans la salle de rédaction de la *Vie au Grand Air*, transformée pendant plusieurs jours en salle de rapports. Capitaine, lieutenant ou sergent en tête, elles arrivent en bloc chercher les derniers tuyaux. Voici l'équipe des équipages de la flotte, conduite par l'enseigne Hébert qui part. On remarquera dimanche qu'elle ne se classe pas en tête du classement. Oh ! non ! — A quoi il convient de répondre que les navires de l'Etat permettent tout au plus l'entraînement sur les 100 mètres, le lancement du poids et les exercices de force, qui n'ont rien de commun avec le cross-country. Voici des dragons, du génie, des chasseurs, de l'infanterie, des coloniaux, des artilleurs; le défilé n'arrête pas, et à chaque nouvelle équipe le même dialogue s'engage, la même scène se reproduit. On supputte le temps des équipes adverses, la qualité des équipes, l'état de la forme; tout le monde veut arriver en tête. Certains lieutenants se lamentent à l'avance, et nous content de belles histoires navrées rappelant celles qui circulent dans nos grands clubs, lorsqu'un jour de match le leader vient à manquer. " Sommes fichus, pas de veine, s'est foulé le pied avant-hier, on le masse toute la journée. Le remettrons peut-être en état, mais sommes pas sûrs. Sale histoire en tout cas, étions sûrs de la victoire, etc., etc. " Et le défilé continue toujours. L'illusion tombe définitivement ; on n'a pas appris à tous ceux-là à être sportifs. Bon Dieu ! ils l'étaient déjà, ils ont les qualités et les défauts de l'âme sportive, qui est une âme bien belle, mais avec d'assez obscurs rabicoins.

A la Lanterne de Saint-Cloud. Le public. Les partants.

Un monde fou au départ, lorsque la voiture Serpollet qui amène les représentants de la *Vie au Grand Air* stoppe au contrôle. La foule d'abord, qui fait nombre autour des cordes, la grande foule des après-midi du dimanche à Saint-Cloud, qu'enchante la musique militaire, mise gracieusement à la disposition de la *Vie au Grand Air* par le gouvernement militaire.

Puis les confrères, chefs de rubriques sportives des journaux quotidiens, qui le matin ont annoncé qu'un gros événement sportif allait se passer, et qui ont tenu à venir eux-mêmes; les photographes sportifs, accourus là, comme à la grosse manifestation athlétique de la semaine; enfin les officiers instructeurs sportifs qui accompagnent leurs hommes. Voici aussi le colonel Boucher, à qui est échue la mission de confiance d'assurer les vivres et le couvert aux équipes venues de province, et qui se trouve aujourd'hui de droit président de la réunion; le lieutenant-colonel Lobansky l'accompagne.

On discute, on remarque que le haut parc de Saint-Cloud se prête beaucoup mieux à l'organisation d'un beau cross, que le bas parc; on admire la ligne de départ et d'arrivée tout à fait splendide, presque unique en son genre. On parle aussi du "cas Ragueneau", et déjà on remarque que le "cas Ragueneau" se reproduit bien souvent. Serait-il donc vrai que Ragueneau ne partirait pas et cèderait, disent les uns, à des considérations de concurrence journalistique; à des motifs d'intérêt personnel, disent les autres. Ragueneau apparaît tranquille en tenue de course, avec son sourire calme, et s'aligne au départ. Il n'a pas reculé à rencontrer Neveu, le professionnel qui apparaissait comme son adversaire le plus redoutable, et qu'il battra facilement de 300 mètres. Félicitons-nous même en passant de l'heureux subterfuge d'organisation qui nous a permis de faire rencontrer dans un même cross, sous la même dénomination "militaire" qui a mis tout le monde d'accord, les professionnels et les amateurs de cross les plus connus. Le beau rôle n'est pas resté aux professionnels. C'est que, hélas! à la fortune qu'on exige d'un professionnel, étant donné le peu de prix qu'on leur offre, combien seraient bien plutôt dignes d'être amateurs!

Le départ se fait sous un soleil splendide, et sous les yeux d'un public en joie. 156 partants, qui filent en peloton serré sur la vaste pelouse verte, pour se disperser bientôt à travers bois, et s'égrener au long des allées.

Le spectacle n'a rien de militaire, il faut bien le dire, puisque tous portent le costume... civil, mais n'empêche, on sait que ce sont des militaires. Le succès est considérable sur le passage, et jusqu'à la ligne d'arrivée

Le lieutenant Brulé arrivé premier des officiers.

Le médecin-major Fribourg tâte le pouls de Ragueneau, vainqueur du Cross.

Ragueneau, vainqueur du Cross Interrégimentaire, couvrant les 16 kilomètres du parcours en 58 m. 40 s. 2/5.

Neveu, arrivé second du Cross en 59 m. 46 s. 4/5.

que Ragueneau franchit bon premier, couvrant les 16 kilomètres du parcours en 58 minutes, chronométrées par M. Audister. Tandis que le colonel Boucher le félicite, tout autour, les capitaines Chanu, Couppe, Frish, Roquillet; les lieutenants Delbrel, Rungs, de Villèle, Dufayi, se penchent, se pressent, inquiets, guettant si l'homme qui suit est un des leurs, discutant encore jusqu'au bout sur leurs chances respectives, supputant les accidents qui ont pu arriver à l'un de leurs hommes qui n'arrivent pas. Et ce sont des exclamations, des pointages hâtifs, des classements rapidement établis pour déterminer la place de chaque équipe. On se congratule, on se félicite, on jure un peu, tandis que le juge à l'arrivée appelle sans s'arrêter, à voix haute: "103, 24, 47, 5, etc."

La conclusion. Le sport et la discipline militaire.

Par-dessus leur culotte et leur maillot, les concurrents ont renfilé leur capote. Tout le monde redescend à la caserne endosser le costume militaire, pour aller se répandre le soir dans les théâtres et music-halls qui ont à flot répandu sur la *Vie au Grand Air* des entrées de faveur pour les soldats.

A droite et à gauche, pendant ce temps, j'interview colonels, capitaines et lieutenants, glanant de-ci de-là des impressions qui donneront à mon article la conclusion militaire qui lui convient, et je m'en voudrais de ne pas citer presque en entier la note toute particulière que me donne le colonel Lobansky...

"C'est un effort superbe qui a été fait là, dit-il, de déranger une équipe par régiment, car, ne l'oubliez pas, l'armée est une collectivité et toutes les choses qui peuvent l'intéresser doivent être préparées en vue de la masse, et non en vue des individualités. C'est la seule chose que je veuille retenir de cette grande épreuve que vous avez cherché, non point à faire ressortir seulement une individualité par régiment, mais à faire participer tous les hommes à la compétition, en en provoquant d'abord des épreuves éliminatoires dans chaque régiment, puis entre les régiments. Il faut, en effet, que l'émulation sportive ne soit pas œuvre vaine et individuelle, il faut qu'elle active l'entraînement de tous nos hommes, qu'elle nous permette d'avoir, en manœuvres, moins d'indisponibles.

Il faut que ce mouvement très intéressant s'élargisse à tel point, que tous les hommes de tous les régiments y soient englobés, et je vois la réalisation parfaite de la grande idée que vous avez mise en marche, dans un grand concours sportif de marche, par exemple, ou de course auquel prendraient part 100 hommes de chaque régiment.

Non 100 hommes choisis, triés sur le volet,

mais piqués au hasard des numéros matricules. On leur mettrait sur le dos le même sac chargé du même poids et, à l'arrivée, non seulement on tiendrait compte pour le classement du temps global ou moyen, mais... de l'état des pieds des arrivants. Croyez-moi, voilà la conclusion logique et vraiment militaire de l'œuvre que vous avez si brillamment commencée aujourd'hui.

— Et alors, mon colonel, lorsque, à ce moment, le sport sera catalogué comme un des moyens d'entraînement classique des armées, qu'il y aura des concours de marche interrégimentaires, comme il y a des concours de tir ou des manœuvres, quelle part de gloire sera réservée aux journaux qui auront mis l'idée en marche ? Ne croyez-vous pas que la *Vie au Grand Air* sera quelque peu oubliée dans ces manifestations d'un caractère tout à fait officiel ?

— Eh! mon Dieu, oui... sans doute.., a répondu le lieutenant-colonel. Mais il vous restera l'honneur d'avoir lancé une belle idée... et...

— L'espoir d'en trouver d'autres, n'est-ce pas, mon colonel ? Eh bien, la *Vie au Grand Air* n'y manquera pas.

Nous voilà redescendus maintenant au bas de Saint-Cloud, où l'on va boire le champagne en l'honneur des succès d'aujourd'hui... et à venir, car déjà on en parle. Ici le ton baisse : nous quittons les hauteurs où nous avait maintenu quelque temps la conversation du lieutenant-colonel Lobansky. Ici plus de spectateurs, comme lui, dont le rôle s'est borné à étudier la tentative nouvelle, à constater son succès et à tirer des conclusions.

Nous sommes, comme tout à l'heure au déjeuner, au milieu des officiers instructeurs eux-mêmes. Ils ont été les témoins et les acteurs constants de l'effort considérable qui a été accompli en quelque temps ; ils savent la peine qu'ils ont eue à vaincre les dernières résistances rencontrées dans certains corps de troupe pour la constitution des groupes sportifs; ils connaissent la qualité de chacun de leurs hommes ; ils ont tous souhaité, en venant ici, de remporter le succès, pour qu'au retour dans leur régiment ils soient mieux accueillis et plus favorisés pour les efforts qu'ils sont destinés à fournir encore.

L'équipe du 155e régiment d'infanterie, première du classement par équipes et gagnante du Challenge interrégimentaire de la *Vie au Grand Air* pour 1904.

En les voyant si sportifs, plus que pas un de nos Stadistes ou de nos Racingmen, si acharnés à défendre les intérêts de leur équipe, et le renom de leur régiment, j'avais pensé d'abord que ce pourrait être une belle thèse à soutenir, que de parler de l'influence du manque de plaisirs variés dans les villes de garnison sur le développement de l'esprit sportif chez les jeunes capitaines et les lieutenants.

En causant avec eux, j'ai bien été obligé de reconnaître qu'il n'en était rien.

Tous sont des convaincus, et même profondément convaincus; sportsmen ils sont rentrés au régiment, sportsmen ils veulent rester, en continuant sans cesse à faire de la propagande pour la bonne cause — la leur.

J'en suis resté étonné.

Le lieutenant Rungs, à qui revient l'idée première d'un cross militaire; le lieutenant Hugot, désolé parce qu'il avait deux hommes en mauvais état, ont des tempéraments d'apôtres, apôtres d'autant plus admirables qu'ils accomplissent leur tâche au milieu de plus de difficultés, ne fût-ce que les difficultés pratiques provenant de la fixité des heures de service.

A tous ceux qui, officiers supérieurs ou subalternes, sergents ou soldats de 2e classe, nous ont apporté dans cette circonstance, mémorable dans les annales du sport, le concours de leur bonne volonté, de leur dévouement à la cause sportive, la *Vie au Grand Air* adresse ici ses remerciements les plus sincères et les plus vifs. Je ne peux m'empêcher de songer, en rappelant les prévisions du lieutenant-colonel Lobansky, qu'un jour viendra où la portée déjà considérable de l'œuvre entreprise aujourd'hui sera dépassée, où notre initiative sera absorbée dans l'importance du résultat acquis.

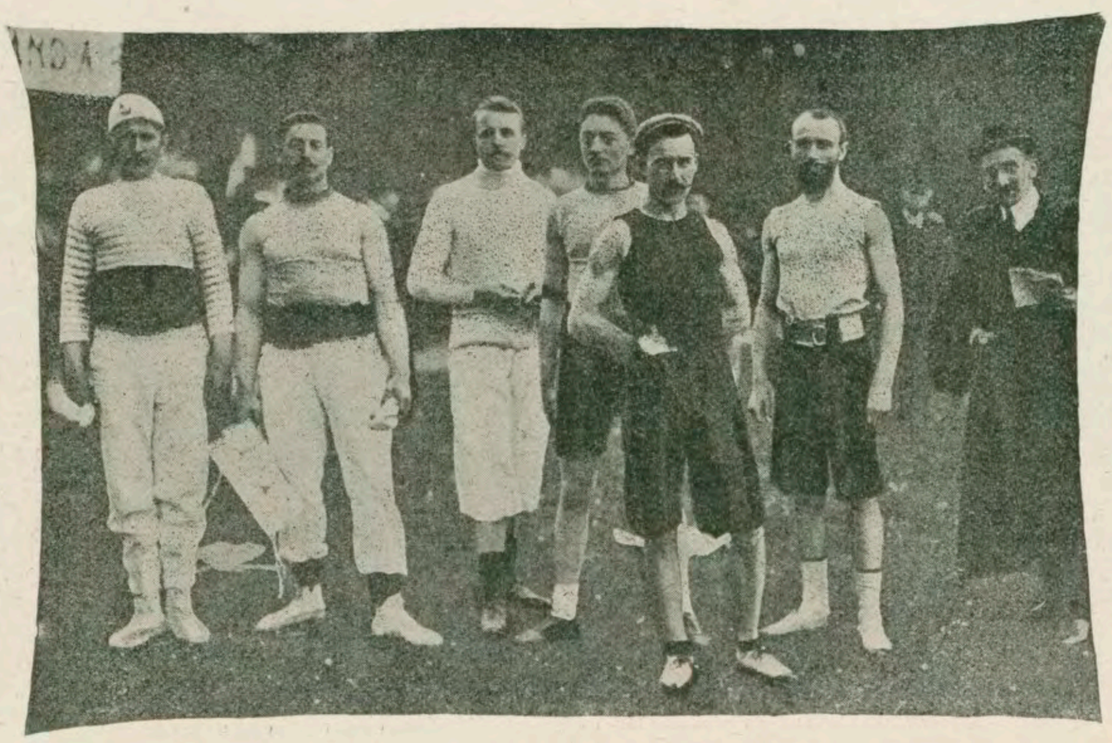
Des épreuves plus vastes encore que la nôtre se préparent ; la marche du *Matin* va bientôt dérouler son cortège imposant de plus de 2.000 militaires. D'autres épreuves encore plus grandioses viendront sans doute plus passionnantes, plus suivies, car elles profiteront de tous les efforts qui auront été faits antérieurement pour développer les sports du soldat.

La *Vie au Grand Air* gardera la gloire d'avoir fait en cette circonstance le geste de la Semeuse.

ANDRÉ FOUCAULT.

L'équipe du 132e régiment d'infanterie 2e du classement par équipes.

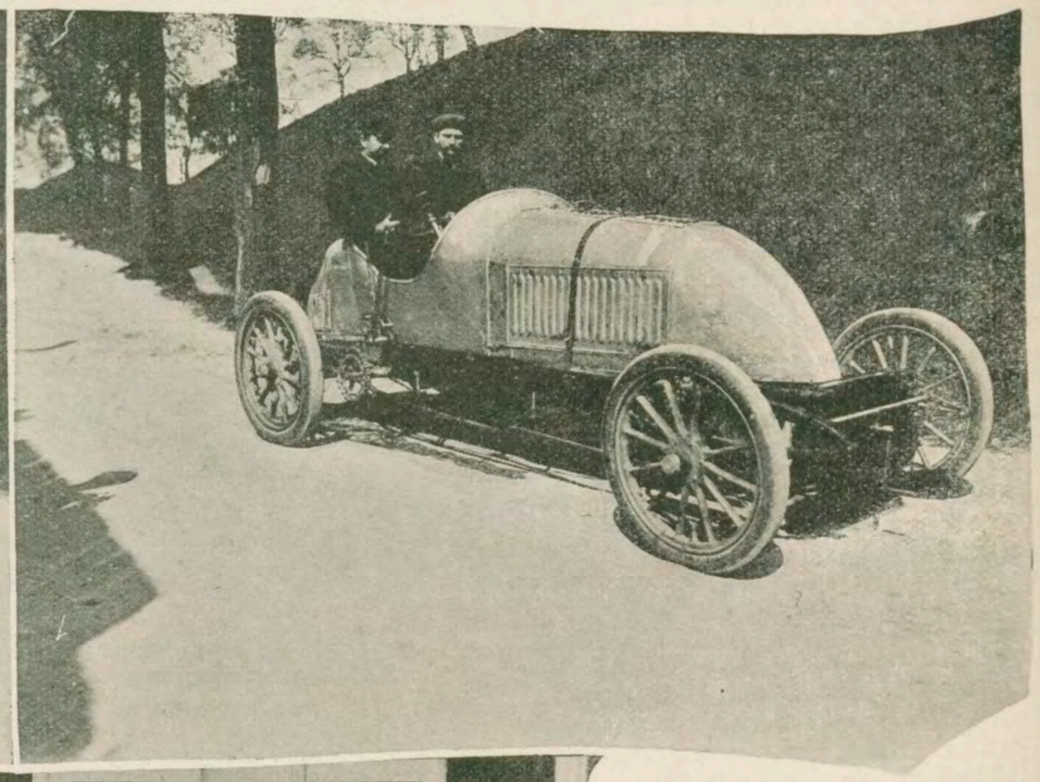
L'équipe du 19e régiment de dragons.



L'équipe des équipages de la flotte.

Avant l'Eliminatoire - Ce que nous voulons

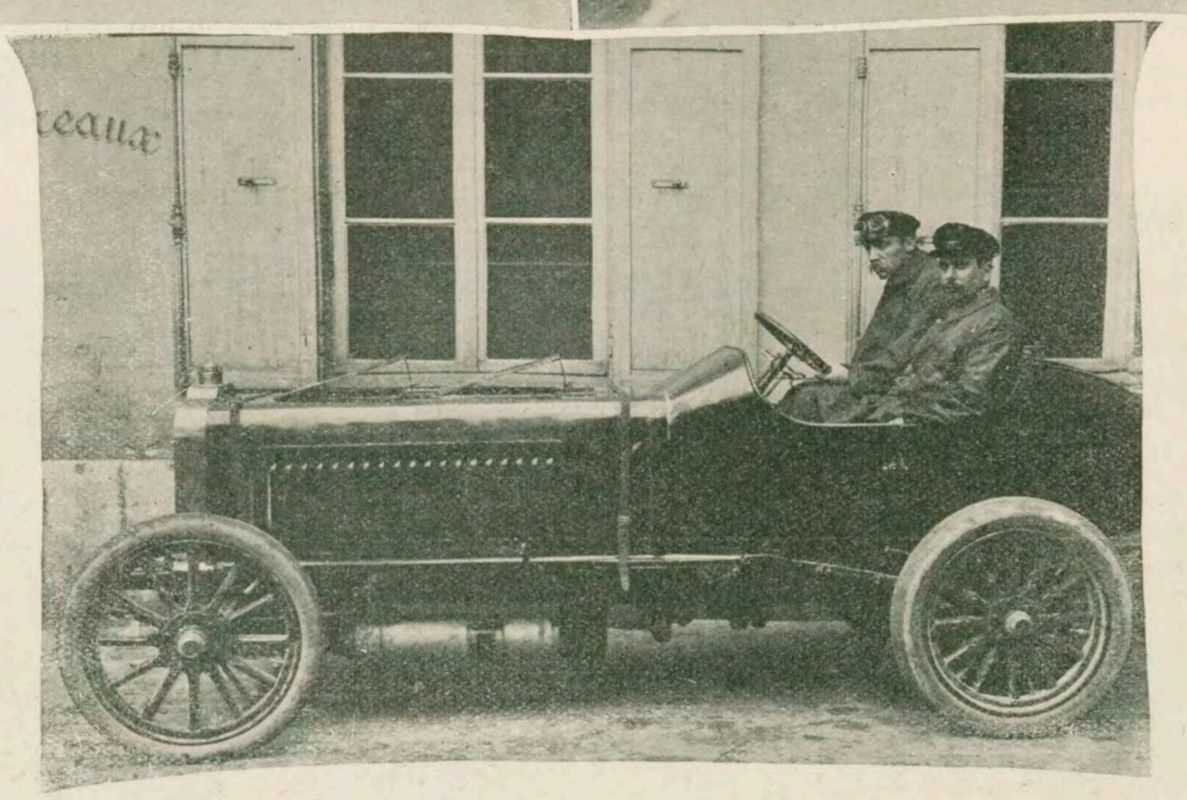
Henry Fournier, sur sa voiture Hotchkiss.



Achille Fournier, frère de Henry, sur la Hotchkiss.

Nous voici à la veille de notre grande épreuve annuelle. Cette année, ce n'est pas un Paris-Berlin, Paris Vienne ou Paris-Madrid, c'est un Circuit national. Chaque chose, chaque acte, chaque décision porte en soi sa philosophie. Il est bien rare qu'on ne puisse pas les expliquer et les ramener à quelque principe général.

◓ ◓ ◓



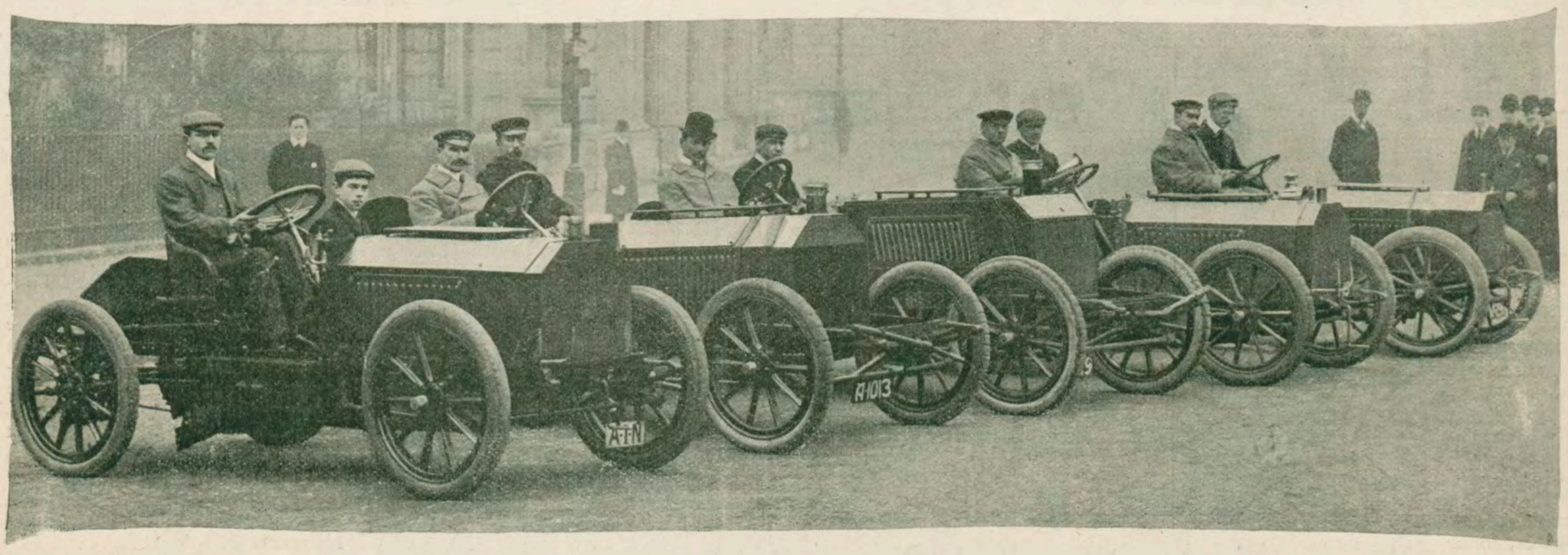
Barras, sur la voiture Darracq.

◓ ◓ ◓

Il semble en l'occurrence tout indiqué; c'est en France qu'est née incontestablement la pratique du moteur et de la voiture. C'est de Paris que partirent le succès et la bonne parole, et après avoir conquis notre pays par les trois courses de Paris-Bordeaux-Paris, de Paris - Marseille - Paris, et du Tour de France, nous allâmes tout naturellement porter à l'étranger la bonne parole et y imposer une incontestable et incontestée supériorité. C'est la période brillante et facile d'expansion. Partout l'automobile est française et il n'y a pas encore à l'étranger d'industrie nationale. Anglais, Belges, Italiens, Américains, Allemands se disputent nos voitures et chaque grande course à l'étranger est une grande victoire française qui impose, où nous allons, notre supériorité.

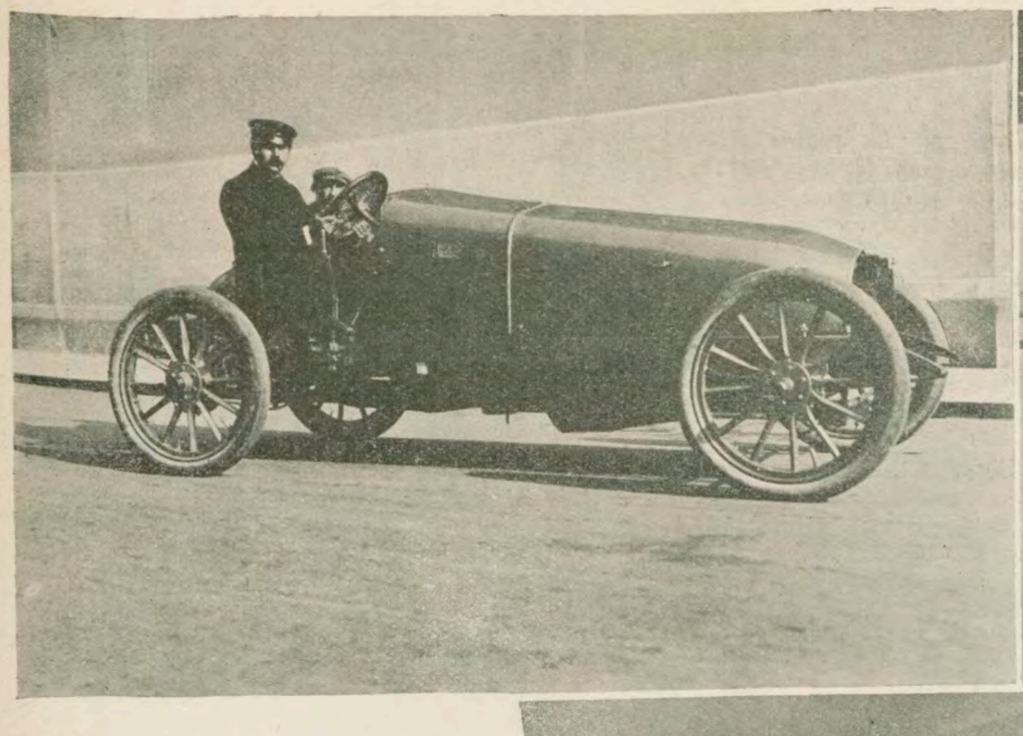
Amsterdam, Ostende, Berlin, Vienne, nous voient tour à tour passer dans cette marche triomphale et ainsi s'établit la vogue de notre fabrication, l'incontestable domination commerciale de notre Salon et de notre marché.

La Coupe Gordon-Bennett a été, non la cause, mais le symbole de cette

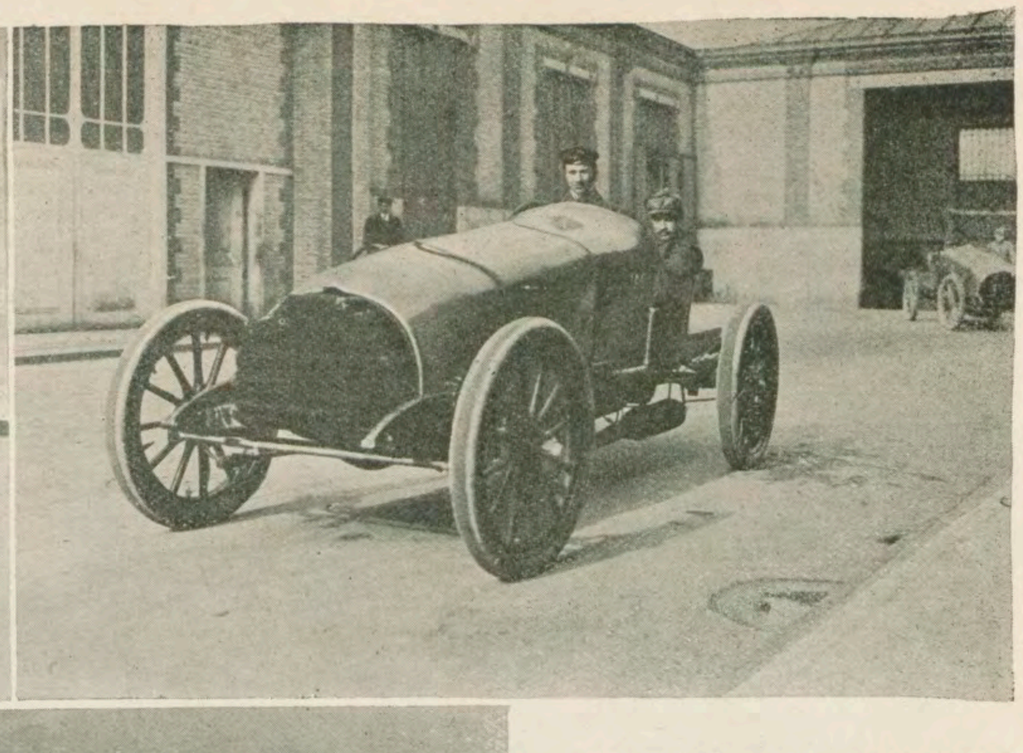


W. Clifford-Larp. | S. F. Edge. | Lt Cl Mark-Mayhew. | John Hargreaves. | Stocks.

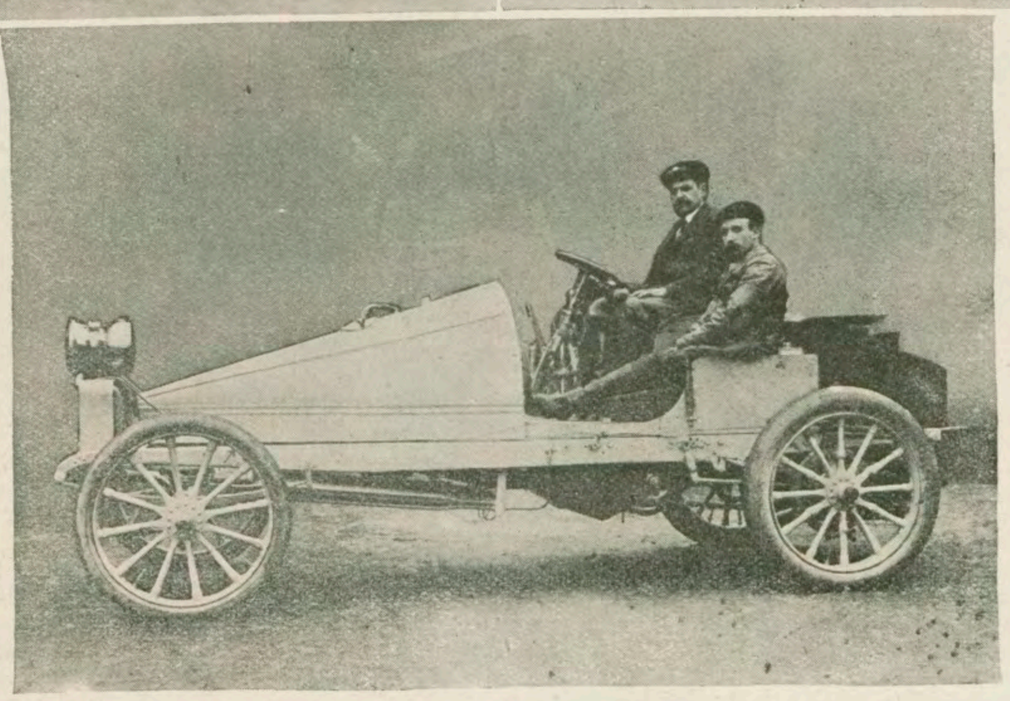
Les éliminatoires anglaises. L'équipe des Napier et leurs conducteurs.



Hanriot, sur la voiture Bayard-Clément.



Clément fils, sur la voiture Bayard-Clement.



Peltzer, sur la voiture à vapeur Gardner-Serpollet.

lutte des industries nationales de chaque pays contre cette domination industrielle et commerciale. Et son histoire le marque d'une façon éclatante.

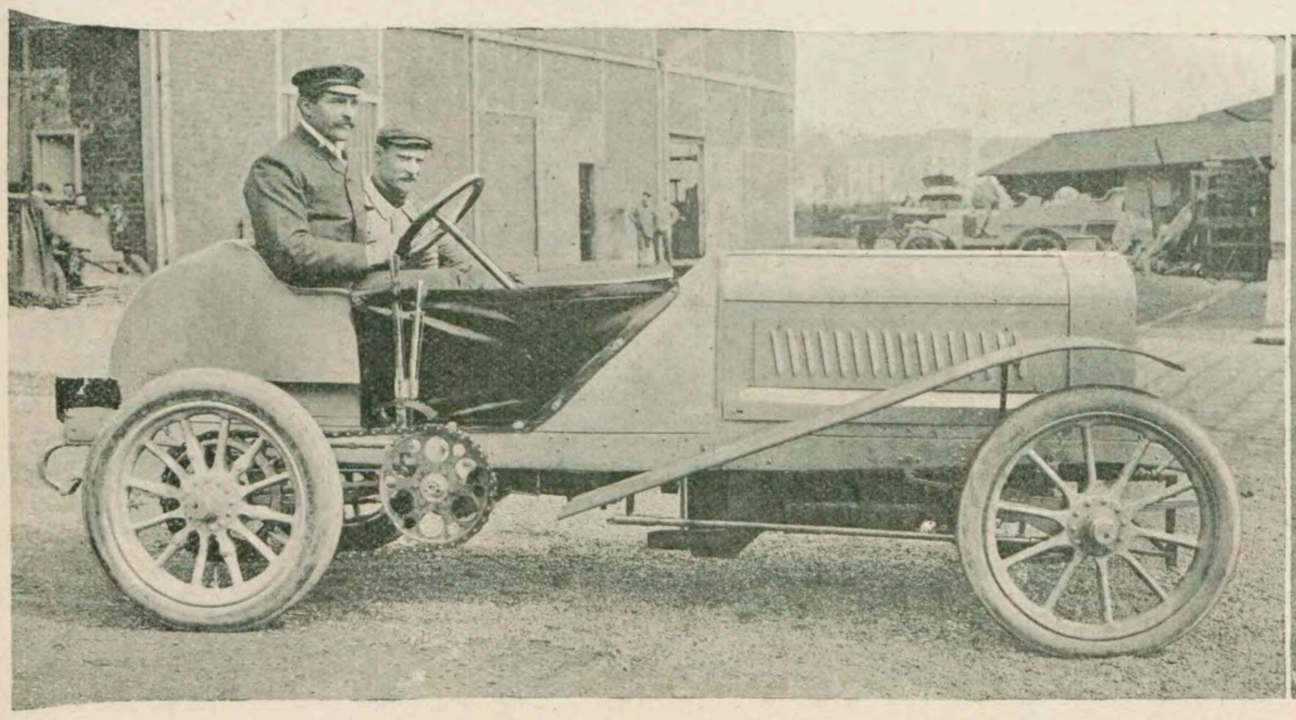
En 1900 et en 1901, elle se court de façon obscure, elle n'a encore aucune portée. La première année, nous n'avons affaire qu'à des concurrents ridicules et mal préparés dont aucun ne termine le parcours. En 1901, aucun ne se présente même. Mais en 1902, la lutte commence à se dessiner dans ce Paris-Vienne qui restera comme le tournant le plus caractéristique de notre histoire, celle où la menace de l'industrie étrangère commence à poindre. En effet, simultanément, nous perdons la Coupe Gordon-Bennett et Zborowsky approche Marcel Renault à Vienne. Nous triomphons encore dans la course générale, où l'on a mis en ligne toutes nos énergies et tous nos efforts, mais dans l'effort limité, nous sommes battus et nous perdons la Coupe. Sans doute, il apparaît assez nettement que nous n'avons été battus que par surprise, mais néanmoins il est certain qu'autrefois, une pareille surprise n'eût pas même pu se produire.

Et, alors s'engage en 1903 le combat. La France, confiante encore, désigne par avance ses voitures, de fort bonnes voitures d'ailleurs, mais sans les soumettre à ce crible impérieux et sévère de l'expérience et de la réalité. Et nous ne remportons pas la Coupe, et d'Angleterre nous la laissons aller en Allemagne où il faut désormais la chercher. Mais cette fois, nous groupons toutes nos forces et nous cherchons partout chez nous, dans ce monde d'idées et dans cette pléiade tout entière de chercheurs et de savants, les trois meilleurs. Voilà pourquoi, à la période d'expansion, à ces courses partant chaque année de Paris pour faire entrer victorieuse une voiture française dans une capitale étrangère, succède la période d'organisation défensive; nous nous organisons pour reconquérir la précieuse Toison d'Or que le consentement universel nous lègue, mais qui nous est echappée. Et c'est bien certainement l'une des données les plus étrangement modernes, que celle de cette course éliminatoire dont nous présentons au public les futurs champions un par un.

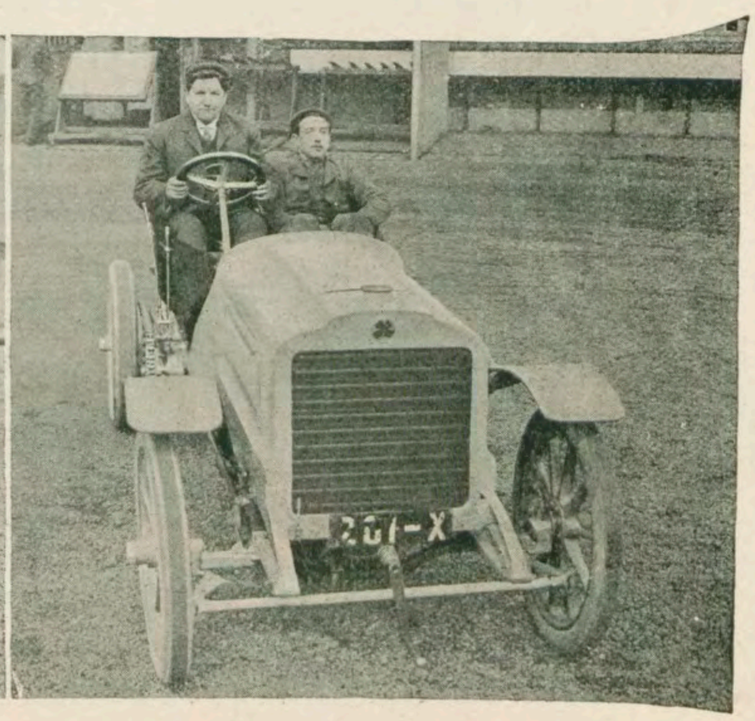
Dans le silence et le travail, chacun se prépare et les faits seuls parleront, les faits au nom desquels on doit nous juger et qui nous jugeront nous-mêmes. Touchant, curieux et quelque peu grandiose spectacle, que celui des sept nations penchées sur un chronomètre, d'où dépend le sort de plusieurs millions et de plusieurs milliers d'êtres.

La grande épreuve du mois de mai prochain sera la plus belle et la plus importante des manifestations de l'industrie automobile jusqu'à ce jour. Nous y verrons tous ces engins nouveaux, puissamment raisonnés et qui sont l'œuvre de toute une année de pensée et de travail. Nous les verrons dévorer l'espace; ils nous étonneront et nous laisseront quelque peu rêveurs. Et cette marche si rapidement croissante du progrès ne trouve-t-elle pas dans l'automobile le plus beau reflet et la preuve la plus évidente de l'évolution et du triomphe des idées.

GEORGES PRADE.



Caillois, sur la voiture Georges Richard-Brasier.



Théry, sur la voiture Georges Richard-Brasier.

Au Bois de Boulogne ⁂ Le Prix du Cadran et le Prix Noailles

Deux grandes épreuves — l'une pour les quatre ans le Prix du Cadran, l'autre une poule de produits, le prix Noailles — dominaient le programme de dimanche au Bois de Boulogne; toutes deux ont présenté un très grand intérêt, et si les partants n'ont pas été nombreux, du moins étaient-ils de qualité, et le résultat nous a prouvé que les grands chevaux de l'an dernier seront encore les grands chevaux de cette année.

✣ ✣ ✣

Après l'arrivée du Prix de Saint-James.
M. Charron sourit en voyant Blanche de Castille, à M. Dousdèbes, dont il a surveillé l'entraînement, triompher dans le Prix Saint-James.

Après les victoires plutôt impressionnantes de Fifre II, puis de Macdonald II, on s'écria : « Enfin, voilà un crack ! » et comme les trois ans avaient à diverses reprises battu leurs aînés, on porta aux nues la génération des trois ans; déjà on voulut établir un classement, handicapers jeunes et vieux, et voici que de nouveaux cracks se révèlent, voici que des quatre ans font preuve de qualités très grandes; adieu donc handicap et classements! Tout est à recommencer, et il en sera peut-être ainsi jusqu'à la fin de la saison. Un crack ne s'est peut-être pas révélé dans la journée de dimanche, mais un excellent, très excellent poulain, a montré qu'en prenant un an d'âge, il était resté le crack annoncé; c'est Ajax qui, dans le Prix Noailles, a fait triompher les sympathiques couleurs de l'éleveur du Jardy, M. Ed. Blanc. En réalité, cette poule de produits était réduite à un match entre Ajax, crack de l'écurie Edmond Blanc, et Macdonald II, crack de l'écurie Caillault; ces deux cracks avaient fait le vide autour d'eux; pour 74 chevaux le forfait fut déclaré. Parce que Caïus, lors de sa première sortie, avait été battu, on préférait Macdonald récent vainqueur à Ajax qui, dans son unique exhibition à deux ans, n'avait battu que Toison d'Or et Truande, mais dans quel style, et combien dans ce Prix Frirmin sa victoire avait été impressionnante ! Macdonald II avait pour lui le prestige de sa victoire dans le Prix Boïard; mais ses performances à deux ans étaient plutôt modestes; vainqueur de Xilène et d'Oie Sauvage, il avait succombé contre Gouvernant, Fifre II et Lorlot.

Le vainqueur du Prix Noailles. (Poule des Produits. 30.000 fr. — 2 400 m.).
Ajax, *par Flying Fox et Amie ; propriétaire et éleveur, M. Ed. Blanc ; entraîneur, Denman ; jockey, G. Stern.*

Pendant le Prix Noailles.
L'entraîneur Leigh suit avec grande attention la course d'Ajax, le crack de M. Edmond Blanc; à côté de lui est Mme Leigh.

Le fils de Flying Fox a prouvé par sa victoire, en réalité assez facile, et surtout par la puissance de ses foulées, qu'il était réellement un crak. Admirablement monté par Georges Stern, il a, dans la ligne droite, réglé Macdonald II beaucoup plus facilement que celui-ci n'avait réglé Charley, et Charley est loin d'être un grand cheval. Du reste. M. Caillault, qui avant la course avait très grande confiance dans le fils de Bay Ronald, ne se cachait pas pour dire à la rentrée aux balances : « M. Ed. Blanc a un cheval de beaucoup supérieur au mien. » Cet aveu, venant de la part d'un sportsman aussi compétent que M. Caillault, rehausse encore le mérite du fils de Flying Fox; avec French Fox, Ajax, Gouvernant et même Cascadeuse II, qui, bien que très grosse encore, a fait dans le handicap une rentrée excellente; M. Ed. Blanc me paraît formidablement armé pour les grandes réunions du Bois et de Chantilly.

Si Macdonald II, dans le Prix Noailles, a causé une déception à M. Caillault, Chatte Blanche lui en causa une autre dans le Prix du Cadran; cette fille de

La Feria, à M. Adet (Bellhouse).	— *Hébron*, à M. de Pourtalès (N. Turner).	*Camisole*, à M. Adet (G. Stern).	*Nordenskjold*, à M. de Pourtalès (O Connor).	*Frisquet*, à M. Chan (A. Carter).	*Chatte Blanche*, à M. Caillault (Spencer).

Le Prix du Cadran. (30.000 f. — 4 200 m.).
Le premier passage devant les tribunes.

Camisole, à M. Adet, sous le nom duquel courent les chevaux de M. Aumont, depuis la mort du propriétaire de *Victot*, a remporté cette belle épreuve, se réhabilitant ainsi de sa campagne de l'an dernier, et de sa défaite dans le Biennal.

SCHIELDS

Avant le Prix Noailles.
R. Denman, entraîneur particulier de M. Ed. Blanc.

Macdonald II, par Bay-Ronald et Myrtledine, second du Prix Noailles.

Les dernières instructions.
M. Caillault, propriétaire de Macdonald II, second du Prix Noailles, et son entraîneur R. Carter junior.

Avant le Prix du Cadran.
Le Baron de Schickler, éleveur d'Hébron et de Nordenskjold; l'entraîneur W. Webb et le jockey Nash Turner, qui monta Hébron, second de l'épreuve, derrière Camisole et devant son compagnon d'écurie Nordenskjold.

Lutin avait montré à trois ans de brillantes qualités; par son père, elle appartient à une famille de stayers, et les 4.200 mètres de cette classique épreuve semblaient tout à fait à sa convenance. En octobre dernier, elle était arrivée seconde dans le Jockey-Club, à Newmarket, derrière Mead, et elle précédait Saint-Maclou, performance des plus honorables; dans le Prix de Diane, elle avait montré une supériorité certaine sur Camisole, mais à vrai dire, en France du moins, elle n'avait jamais laissé l'impression d'une jument de tenue. Parmi ses concurrents Nordenskjold au contraire, et aussi Camisole, et même Frisquet, avaient fait leurs preuves sur les longues distances. Si O'Connor avait plus énergiquement et surtout plus intelligemment monté le cheval du comte de Pourtalès dans la Coupe, l'ordre d'arrivée eût peut-être changé, et si, dans le Biennal, Camisole avait eu, comme dimanche, une La Feria pour assurer le train, elle ne se serait point laissé prendre de vitesse dans les derniers cent mètres; du moins c'est ce que semblerait prouver le Prix du Cadran; à la fin d'une course sévère elle a pu prendre complètement sa revanche. On ne s'attendait cependant guère à voir Hébron, qui court d'ordinaire plutôt mal au Bois de Boulogne, précéder son camarade d'écurie Nordenskjold, car certes, le fils de Le Sancy n'a jamais passé pour un cheval apte à tenir la distance.

La victoire de Camisole a été facile et, au premier appel de Stern, la vaillante jument a répondu avec courage. Comment est-elle vis-à-vis d'Uzin qui a battu Nordenskjold? C'est ce que l'avenir nous apprendra, car il faut se défier des classements trop hâtifs. Je ne voudrais certes point médire de O'Connor, mais rarement nous avons eu sur le turf un jockey aussi inégal; certains jours il monte avec un art digne des meilleures cravaches connues, tandis que parfois, il a moins de tête, moins de présence d'esprit et moins d'énergie que le plus modeste des apprentis. C'est sans doute un nerveux, mais quand on a sa réputation, la moindre faiblesse se remarque; peut-être bien que si un autre que lui se fût trouvé en selle sur Nordenskjold, le fils de Fra Angelico n'aurait pas fini derrière son camarade d'écurie Hébron. Une inattention, une inadvertance, de la part d'un jockey, lui coûtent souvent une place de premier, et sont cause pour les pauvres chroniqueurs sportifs qui travaillent les « classements » d'un cassement de tête de plusieurs jours. MM. les jockeys devraient au moins avoir pitié des journalistes sportifs qui sont toujours les premiers à les couvrir de fleurs et à défendre leurs intérêts.

LE PRIX D'AUTEUIL A COLOMBES

Le "plat", en cette saison, attire toute l'attention des sportsmen; cependant il ne faudrait point négliger l'obstacle. Auteuil vient de fermer ses portes jusqu'aux grandes épreuves d'été, mais à Saint-Ouen, à Enghien, à Vincennes et à Colombes nous eûmes de bonnes et intéressantes réunions.

Les grosses allocations sont rares au "Sport de France" et un prix de 10.000 francs est un événement sur l'hippodrome de Colombes; la cadette de nos Sociétés de courses se réserve pour les programmes, arrêtés déjà en partie, de son nouveau champ de courses du Plant-Champigny.

Bien que la piste de Colombes soit un peu spéciale, le Prix d'Auteuil avait réuni dix partants qui ne manquaient point de qualité, et les trois premiers, Masque de Fer, propriété de l'entraîneur Leigh; Recondo, à M. de Saint-Jayme, et Bereg, à M. Lieux, sont des animaux possédant une aptitude extraordinaire à sauter dans leur train et à mener à une allure ultra-rapide sur une courte distance; aussi, des chevaux éprouvés comme Savone, Tigellin, Bright, entraînés sur des distances plus longues, ont-ils été désorientés. Le train a été très rapide; cependant le chronométreur — qui n'a rien d'officiel, je pense, — a dû faire erreur, car 3 m. 27 s. pour 3.000 mètres en haies, cela ne s'est, je crois jamais vu. Leigh, cette dernière semaine, s'est offert quelques beaux prix, en obstacles du moins; avec Masque de Fer, il enlève les 10.000 francs du Prix d'Auteuil, — mais il ne faudrait pas, à cause de cette victoire, reconnaître au fils de Quélus une chance égale à celle qu'avait ce pauvre Crésus.

Avec un cheval très ordinaire, sorti des très modestes prix à réclamer, Leigh a encore ajouté à son actif les 15.000 francs du Prix du Point-du-Jour, à Auteuil.

FRANC PICARD.

Bereg, à M. Lieux (U. David). | *Recondo*, à M. de Saint-Jayme (H. Mitchell). | *Masque de Fer*, à M. Leigh (Hollobone) arrivé 1er.

Le Prix d'Auteuil (Colombes, 20 avril). Course de haies, 10.000 fr.
Le saut de la dernière haie.

Un Concours d'endurance pour Motocyclettes

Voici terminé ce premier concours utilitaire de motocyclettes qui a obtenu l'un des plus gros succès qu'ait jamais recueillis la petite machine utilitaire et démocratique ; ce défilé à travers toute une partie de la France, de Paris à Bordeaux et retour, de ces 60 petites machines bon marché dont la plus chère ne dépasse certainement pas de beaucoup 50 louis et dont beaucoup vont aux environs de 500 francs.

Le concours d'endurance pour motocyclettes.
Le départ à Saint-Mandé.

Olieslagers, arrivé premier à Bordeaux et deuxième à Tours (1re étape).

Foulon, arrivé premier à Tours, point terminus de la première étape.

Les opérations du plombage, avant le départ.

QUAND on réfléchit que toutes ces machines qui valent à peine ce que valait autrefois une bicyclette, sans fatigue autre que celle de l'attention, vous font abattre tranquillement leurs 300 kilomètres par jour!

Il est certain que nous commençons à nous blaser sur les distances parcourues en se jouant par les voitures. On fait aujourd'hui, et très facilement, ses 250 à 300 kilomètres par jour sur les voitures de type ordinaire de 16 à 20 chevaux, mais il ne faut pas oublier qu'un tel engin représente déjà un capital d'achat de 15 à 20.000 francs et un fort joli denier d'entretien.

Au contraire, la motocyclette représente de plus en plus l'*ultima ratio*, la logique même de l'automobile ramenée à son but et à sa simple utilité, qu'on veuille y voir le gain du temps en raison du fameux *time is money*, ou encore la sensation immédiate de plaisir et de satisfaction qu'éprouve celui qui se rend compte du chemin parcouru, du glissement sur la carte, dans le réglage d'un effort qui n'emprunte à vous-même que sa décision et sa volonté.

La motocyclette, en effet, n'est-elle point l'expression la plus simple et la plus complète à la fois de ce double désir ?

Deux roues, un cadre qui les assemble, un guidon, simple tige de métal pour diriger l'instrument ; un moteur qui anime le tout, une selle où se place celui qui, à son tour, animera le moteur ; une chaîne, une courroie ou un pignon d'angle qui vont du moteur à l'une des roues, en général la roue arrière, et le tout s'en va par les routes, de paysage en paysage et d'horizon en horizon.

Arrive l'auberge où fatigué, fatigué ou simplement distrait, le voyageur vient s'arrêter et un moment prendre haleine. Il lui suffit de poser sa machine le long du mur, de s'asseoir et de profiter un instant de ce que je trouve de meilleur en la vie, la sensation précise et exacte d'une joie qu'on s'est donnée entièrement soi-même, qu'on prend et qu'on quitte à volonté, et dont on s'en va avec un peu de cet âpre plaisir qui consiste à penser : " Y reviendrai-je jamais ".

Voilà tout ce qu'on peut voir dans cette simple excursion. Sans doute, je ne vous conseillerai guère, autrement que par boutade, de partir ainsi de Paris de bon matin et d'arriver vers 2 heures de l'après-midi à Tours, mais là encore c'est l'éternelle loi qui prouve le plus par le moins.

Ce qu'il y a là en trop représente le coefficient de votre inexpérience et de votre fantaisie. Mais vous avez là un maximum de plaisir bon marché qui augmente chaque jour.

Et vous tous qui vous servirez demain du petit véhicule joujou pour votre travail, vous aurez en lui un plus fort coefficient de sécurité et de confiance. Double et éternel point de vue de toute création humaine.

GEORGES PRADE.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE LYON

La distribution des récompenses aux lauréats par la très gracieuse fille du genèral de Lacroix.

La tribune officielle.
M. Alapetite, préfet du Rhône et M. Bobin, présidt du Concours.

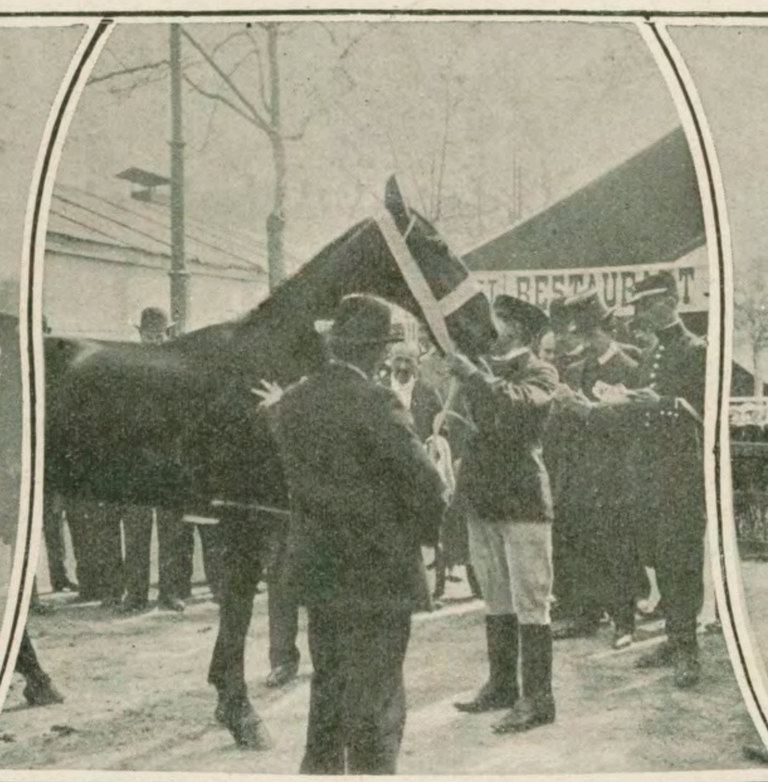
Avant les Prix Internationaux.
Epreuve réservée aux Amazones.

Le saut de la rivière.
M. de Chomereau, lauréat du Concours de Lyon.

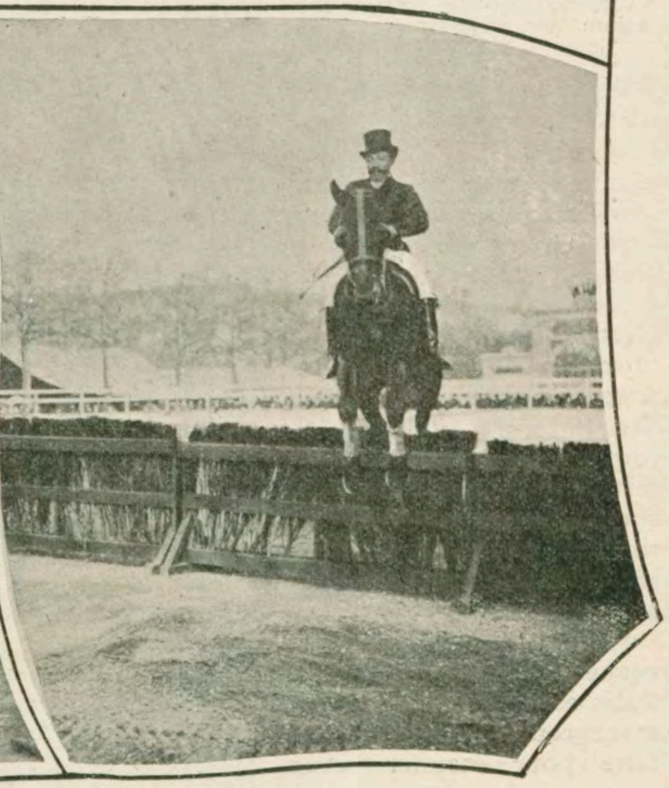
Mademoiselle Molière, la lauréate du Concours d'équitation des jeunes filles.

Le saut d'une haie.
M. Henri Leclerc, l'un des vainqueurs du Concours de Lyon.

Avant l'entrée en piste.
Le lieutenant Bon, du 16e chasseurs, devant l'objectif



La réception des chevaux.
La commission examine et toise les concurrents.



La haie finale.
M. Henri Ploque, un lyonnais souvent applaudi aux Concours de Paris.

La Société hippique du Rhône donne chaque année à Lyon ce concours hippique qui réunit l'élite des cavaliers et des chevaux de la région du Sud-Est. Les épreuves qui se disputent à Lyon sont sensiblement semblables à celles que nous voyons dans les concours qu'organise à Paris ou en province la Société Française hippique; cependant une épreuve mérite d'être particulièrement signalée, c'est un concours d'équitation pour jeunes filles.

A Lyon, parmi les concurrents, nous avons retrouvé quelques-uns des habituels Habits Rouges du concours de Paris, comme MM. Leclerc et Ploque, et quelques autres comme M. de Chomereau, un très énergique et très fin cavalier que l'on ne voit pas assez souvent en public.

La Roue d'Or au Vélodrome Buffalo

Une fois encore, le Vélodrome Buffalo a connu les joies du beau temps et, partant, du succès, puisqu'il semble que, désormais, une journée ensoleillée et l'attrait d'un beau programme suffisent pour remplir dominicalement celle des deux pistes parisiennes qui ouvre.

Michaël et Brécy avant l'épreuve qualificative pour la Roue d'Or (15 kil. avec entraîneurs).

◆ ◆ ◆

Une des choses qui m'intéressent le plus dans le sport vélodromesque, c'est d'observer l'attitude et de recueillir les réflexions des profanes que je puis dénicher parmi la foule de spectateurs que chaque réunion importante amène maintenant autour des balustrades de Neuilly ou d'Auteuil. Car si la majorité des spectateurs reste la même, il en est une autre partie qui se renouvelle constamment, composée soit de sportsmen " intermittents ", soit de nouveaux venus dont beaucoup sont appelés à devenir les assidus de demain.

Neuf fois sur dix, c'est chez ces nouveaux venus dont beaucoup n'ont jamais même vu une piste vélocipédique, un étonnement qui se traduit par des réflexions bien amusantes : " Comment peuvent-ils se tenir en équilibre sur ces falaises que constituent les virages modernes ? " Telle est la demande la plus naïve, mais aussi la plus fréquemment formulée par lesdits profanes, au grand amusement de leurs voisins. Un autre sujet d'étonnement pour ceux qui possèdent un sentiment d'observation plus développé est celui que provoque chez eux la vue de cette foule presque toujours compacte, parfois énorme, venue là sans l'appât de ce jeu qui explique la vogue des hippodromes.

Walthour, après sa victoire dans la Roue d'Or de Buffalo (50 kilomètres avec entraîneurs)

Savez-vous qu'en effet la vogue du sport cycliste à Paris est une chose absolument remarquable et bien faite pour étonner ceux qui connaissent la mobilité de l' " état d'âme " des foules parisiennes et le peu de fixité de ses goûts ?

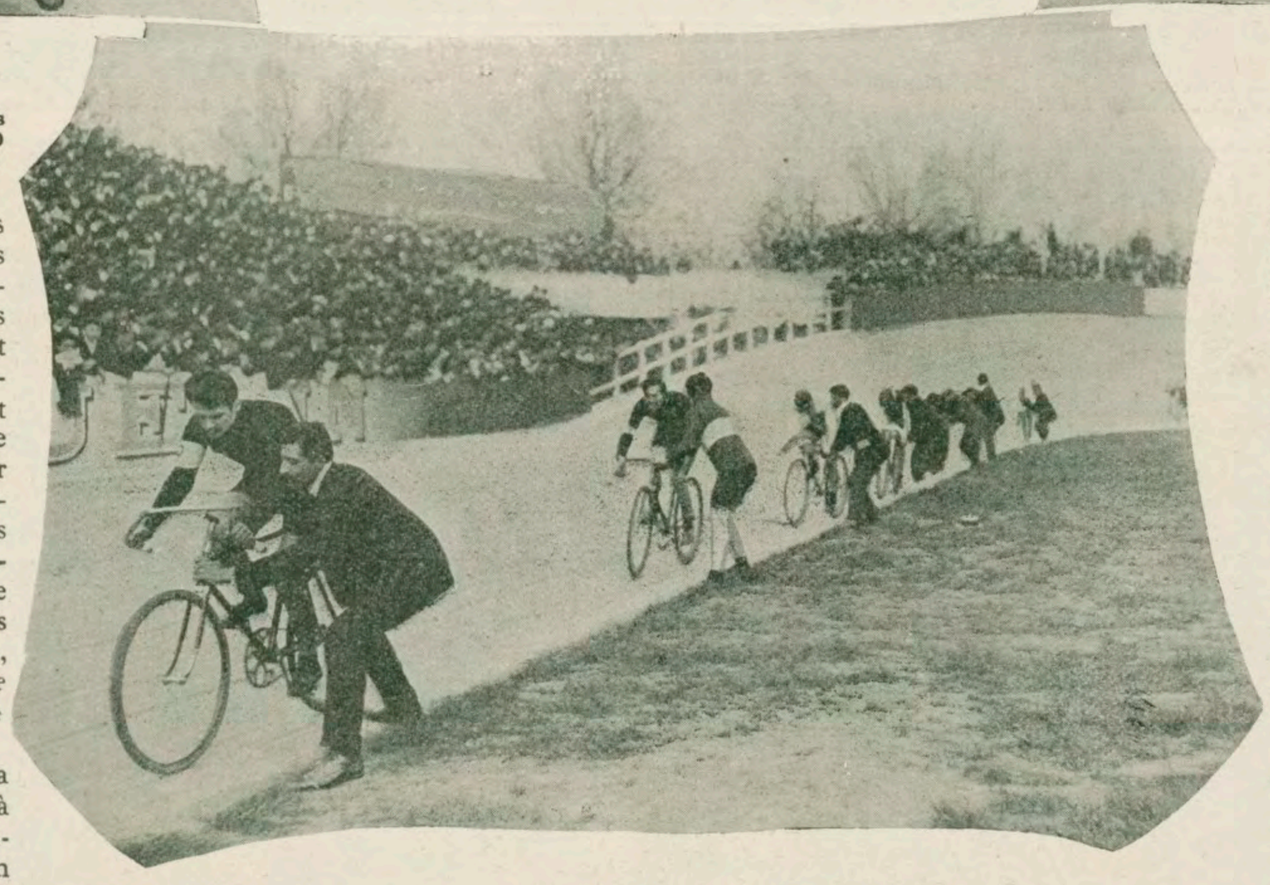
Savez-vous bien aussi qu'il n'y a dans la capitale aucun spectacle, à part les courses de chevaux, qui constituent une exception (pour la raison ci-dessus énoncée), qui puisse se vanter de réaliser des recettes aussi fortes et d'attirer régulièrement des foules aussi nombreuses que les vélodromes ?

Telles sont les réflexions que m'a suggérées une conversation avec un des profanes ci-dessus décrits, dimanche dernier, durant la belle réunion de Buffalo. A dire vrai, il est d'autres pensées dont je n'ai point fait part à mon interlocuteur, parce qu'elles constituent un peu à mes yeux le revers de la médaille. A part moi, je songeais aussi que la foule ne vient peut-être pas au vélodrome, uniquement en quête d'émotions purement sportives, et que le terrifiant spectacle, si dangereux, de ces hommes lancés à 80 à l'heure, derrière ces bolides que sont les motocyclettes d'entraînement, y est bien pour quelque chose.

La Roue d'Or de Buffalo. *Bruni, après sa chute, est transporté au quartier des coureurs.*

Soyez persuadés que le frisson de terreur ressenti par tous, dimanche, au moment où à la suite d'une embardée de Brécy, la motocyclette de Reimers, suivie de Bruni, arriva sur lui à toute allure, le prenant en écharpe pour aller ensuite retomber un peu plus loin, après une cabriole fantastique, ne les empêchera pas de revenir à la prochaine occasion, je dirai presque au contraire.

Et puis, ne reste-t-il pas cette vieille question de supériorité à vider entre Bruni et Walthour, puisque l'Américain a encore une fois fini seul ? Combien je préfère, quant à moi, voir se trancher celle, pendante également, entre Ellegaard et le petit Allemand Rutt, qui a, lui, gagné si brillamment dimanche, mais



Le départ du Grand Handicap International gagné par Friol.

sans le fracas terrible des moteurs.

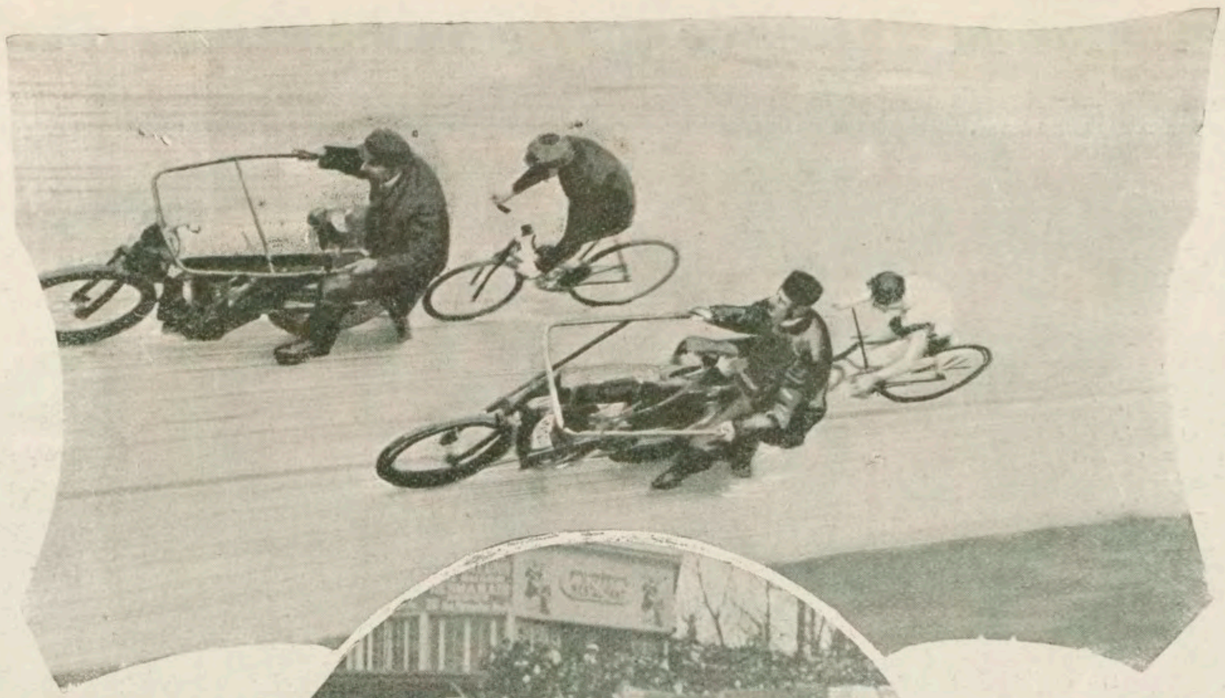
C'est d'ailleurs un thème de discussion sportive aussi vieux que le sport cycliste lui-même ou presque, que cette question de la course avec ou sans entraîneurs, et je ne vois guère à pouvoir lui être comparé que la fameuse controverse amateurs et professionnels que Dieu me garde de ressusciter. En somme, dans l'une comme dans l'autre question, nous avons deux camps opposés et irréconciliables. Ici, d'un côté, sont les sportsmen purs, ceux qui ne se lasseront jamais des belles batailles de nos sprinters, mais ne goûtent que médiocrement la course avec entraîneurs, faussée constamment par la présence de ce facteur étranger qu'est la machine d'entraînement. De l'autre, est le clan des impurs qui veulent bien un peu de sport, mais qui veulent surtout du spectacle. Or, il est incontestable que, sous ce rapport, la course derrière les moteurs infernaux est incomparable. De là, cette attraction sur les masses que je constate, tout en la déplorant *in petto* au nom des bons principes sportifs.

Il semble qu'il existe une relation entre la mentalité des spectateurs et leur affection plus ou moins grande pour la course avec entraîneurs ou la course de vitesse. Ce sont là deux sensations de nature si différente que l'on conçoit fort bien qu'elles ne puissent pas être goûtées par les mêmes âmes. Celle que donne une arrivée de sprinters luttant coudes à coudes dans les cinquante derniers mètres est certainement d'ordre supérieur, celle que fait éprouver la marche régulière et fatidique du stayre derrière son coupe-vent et pour lequel il semble que l'effort même n'existe pas. Et comme les esprits supérieurs ne sont pas en majorité... concluez.

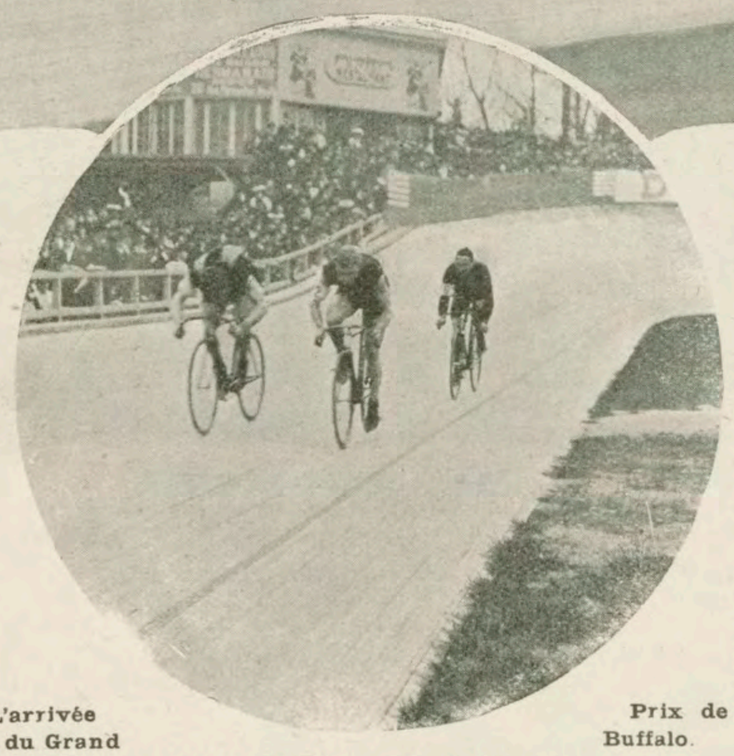
D'ailleurs, il est probable que cette profession de foi ne changera rien à l'opinion des spectateurs de nos vélodromes et qu'ils continueront à se passionner pour les courses avec entraîneurs, chaque fois surtout qu'on leur en servira du genre de celle qui constituait le *clou* de l'affiche de Buffalo, dimanche dernier.

Il est vrai qu'on n'a pas tous les jours occasion de voir aux prises des cracks de la spécialité, tels que Walthour, Bruni, Michaël. D'autant plus que, lorsque sur le même programme se trouvent réunis les grands ténors du sprint, il y en a pour tous les goûts, et cela dispense de faire montre de ses préférences, et permet de se proclamer à la fois sportsman de race et amateur de spectacle sportif. Ainsi tout le monde est content, même le directeur de vélodrome qui fait la bonne recette. Ainsi soit-il!

VICTOR BREYER.



L'épreuve qualificative pour la Roue d'Or (15 kil. avec entraîneurs). *Bruni et Michaël dans un virage.*



L'arrivée du Grand Prix de Buffalo. *1er Rutt, 2e Ellegaard, 3e Mayer.*

(Clichés J. Beau.)

UNE RÉUNION ATHLÉTIQUE A GENTILLY

A Gentilly — Le départ du Challenge de marche gagné par Couratin.

L'arrivée du Championnat de Paris (10 kil.), gagné par Renard en 43 m. 22 s. 2/10.

LA Commission de Course à pied du Comité de Paris de l'U. S. F. S. A. a organisé dimanche dernier, à Gentilly, une intéressante réunion athlétique dont les épreuves principales étaient le Challenge de marche et le nouveau Championnat de 10 kilomètres. La première de ces deux épreuves est revenue à Couratin, la seconde à Renard, qui a réussi à battre Bouchard, l'excellent coureur de la Société Athletique de Montrouge. Dans les 100 mètres handicap, Delarbre, de la S. A. M., s'est magnifiquement adjugé la victoire, bien que parti scratchman. En un mot, excellente journée de sport dimanche à Gentilly.

Certes la piste ne vaut pas celle du Racing Club et le cadre n'est pas celui de la Croix Catelan. N'importe que cet essai de décentralisation de l'Union est à féliciter.

Bousquet lançant le poids.

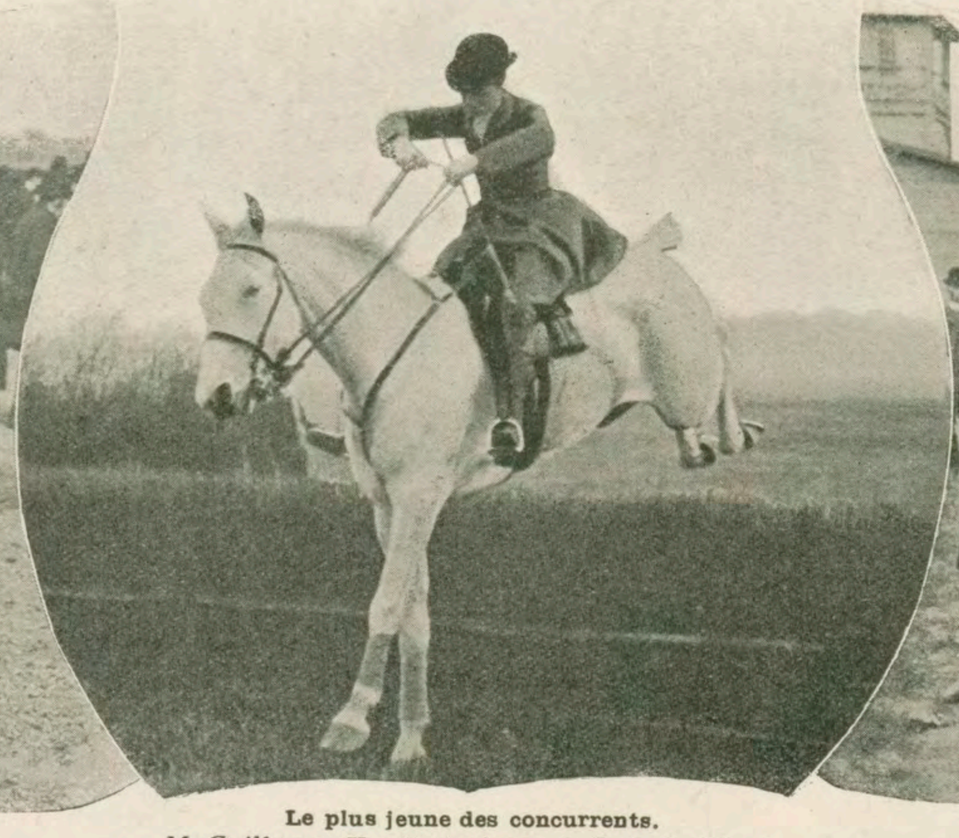
L'arrivée du handicap 100 mètres, gagné par Delarbre.

Le Championnat du Cheval de chasse ~ Impressions d'un Concurrent

Le " Championnat du cheval de chasse " organisé par la Société équestre l'Etrier est certainement une des plus heureuses et des plus utiles épreuves que des hommes de cheval aient organisées depuis longtemps. M. René Liévin, l'un des vainqueurs, a bien voulu nous donner ses impressions que nous reproduisons ci-dessous.

Le général Faberot.

En attendant les concurrents sur l'hippodrome d'Achères.



Le plus jeune des concurrents.

M. Guillaume Krafft (équipage de S. A. R. Mgr le duc de Chartres) montant Mistiblanc, hongre gris.

Les trois vainqueurs.

MM H. Liévin, René Liévin (équipage de Mme la duchesse d'Uzès) et le Lt de Marolles, du 2e hussards (équipage du comte de Valon).

J'avais préparé deux chevaux pour le Championnat du cheval de chasse : une jument de pur sang américaine, de 4 ans, que mon frère a montée, et un irlandais de beaucoup de sang, 9 ans, avec lequel je suis arrivé également. Ces deux chevaux ont été entraînés côte à côte, faisant un travail journalier de trois ou quatre heures au pas et au petit trot, et prenant deux fois par semaine des galops de plus en plus longs par temps de 10 à 15 minutes, coupés de 2 minutes de pas. J'étais arrivé à avoir des chevaux qui galopaient impunément deux heures sans manifester la moindre fatigue.

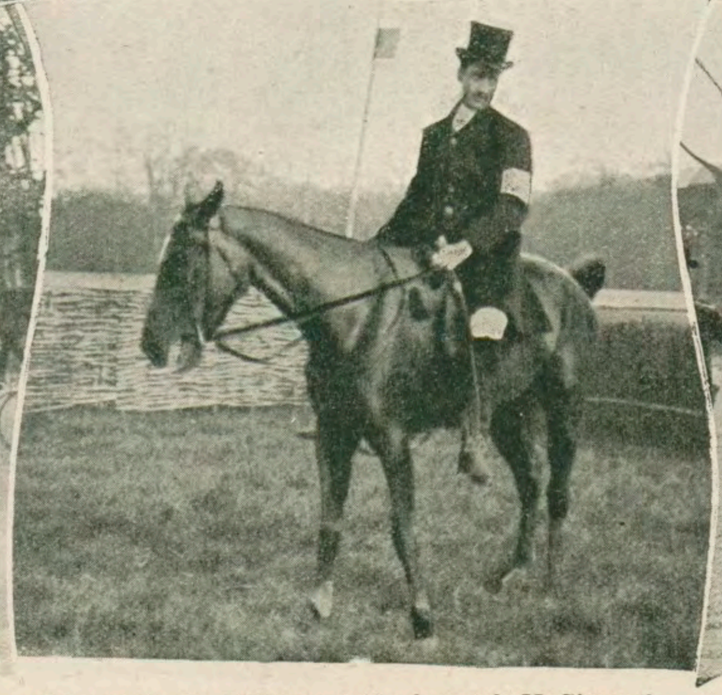
Convaincu qu'il y aurait de nombreuses chutes sur le terrain d'Achères au finish, j'étais résolu à marcher, suivant les préceptes du lieutenant Bausil, sans m'inquiéter de l'allure de mes concurrents, comptant sur les accidents du parcours pour me les faire rejoindre. Nous voulions, mon frère et moi, faire dead heat, premiers ou derniers. A mi-parcours, nous avions 12 minutes de retard sur M. de Marolles qui était parti premier; nous avions, par contre, été rattrapés par M. Keller, qui nous eût battus, si son cheval avait pu tenir jusqu'au bout, mais il lui avait demandé son effort trop tôt. Nos chevaux basculaient bien sur les obstacles, au lieu de sauter le rein creux, comme lorsqu'ils sont fatigués. Nous avons commencé à refaire, à partir du vingtième kilomètre, tout le terrain perdu et, suivant mes prévisions, nous avons retrouvé successivement tous les cavaliers qui avaient marché trop vite au début, sauf M. de Marolles. Celui-ci, parti premier, et angoissé par cette idée que le cavalier qui le rejoindrait le battrait forcément, puisque la course se faisait au chronomètre, avait compté sur sa bonne étoile et sur son bon cheval, et avait marché à son maximum de vitesse de bout en bout.

René Liévin.

Le lieutenant de Marolles, du 2e hussards (équipage du comte de Valon), montant Sonday, hongre alezan.

M. Henri Liévin, montant Old Man (équipage de Mme la duchesse d'Uzès).

M. H. Liévin a couvert les 40 kilomètres en 1 h. 56 m., classé premier ex æquo avec M. René Liévin et le Lt Marolles.



Le comte de Balincourt (équipage de M. Simons) montant Looping The Loop, qui, victime d'un accident, est mort le soir de l'épreuve.

Avant le départ.

M. G. Keller (équipage du comte de Balincourt) montant Adolphe, et G. Krafft (équipage de S. A. R. Mgr le duc de Chartres) montant Mistiblanc, appartenant à Mme G. Krafft.

NOTRE PREMIER CONCOURS

LES RÉSULTATS

Notre premier concours a obtenu un succès qui a dépassé toutes nos espérances.

Bien qu'annoncé très tardivement, il n'a pas provoqué moins de

1.147 réponses

dont quelques-unes ont dû être annulées comme ayant été envoyées par lettre, contrairement au règlement du concours.

Avant de passer aux résultats, rappelons qu'il s'agissait de pronostiquer le total des temps additionnés que mettraient les six premiers classés de notre Championnat militaire de Cross-Country. Ainsi qu'on pourra le voir d'autre part, ces temps ont été les suivants :

Ragueneau ..	58 m. 40 s. 2/5
Neveu.	59 m. 46 s. 4/5
Souliman. ..	1 h. 0 m. 46 s. —
Brulé.	1 h. 1 m. 17 s. 4/5
Filiatre	1 h. 1 m. 35 s. 2/5
Peyrard.. ..	1 h. 1 m. 53 s. 1/5

Ce qui donne un total de

6 h. 3 m. 59 s. 3/5

Le pronostiqueur qui s'est rapproché le plus de ce temps a indiqué **6 h. 3 m. 53 s. 4/5.**

C'est **M. AMED**, 34, rue Rieux, à Billancourt (Seine), qui gagne ainsi le premier prix, soit ***100 francs en espèces.***

Le second est **M. LÉON FONTAINE**, 23, rue de la Sourdière, Paris, qui a indiqué **6 h. 4 m. 10 s.**, et recevra ***50 francs en espèces.***

Enfin, le troisième prix, ***une carte de saison au Vélodrome Buffalo***, revient à **Mlle MARIE FOUAILLET**, 92, boulevard Port-Royal, à Paris, dont la carte postale portait **6 h. 3 m. 40 s. 1/5.**

De nombreux concurrents se sont approchés si près des gagnants que nous regrettons le manque de place qui nous empêche de les signaler.

Et maintenant, donnons rendez-vous à tous nos lecteurs parisiens et suburbains pour notre concours de dimanche prochain, celui du pont de Suresnes à bicyclette. Il ne s'agira plus là de faire des calculs, mais ce n'en sera pas moins amusant, au contraire.

Le Championnat Militaire de Cross-Country - Le Classement

Classement général.

Les noms en *italiques* sont ceux des concurrents à titre individuel.

1. Ragueneau, à Paris, 58 m. 40 s. 2/5.
2. *Caporal Neveu*, 71e inf. 59 m. 46 s. 4/5.
3. *Souliman*, 150e inf., 1 h. 0 m. 46 s.
4. Lieutenant Brulé, 155e inf., 1 h. 1 m. 17 s. 4/5.
5. Sergent Filiatre, 132e inf., 1 h. 1 m. 35 s. 2/5.
6. Caporal Peyrard, 155e inf.. 1 h. 1 m. 53 s. 1/5.
7. Pène, 136e inf., 1 h. 2 m. 37 s.
8. Bourreau, 10e inf., 1 h. 2 m. 42 s.
9. Depré, 155e inf. 1 h. 2 m. 45 s. 4/5.
10. Schmitdkoffer, 109e inf., 1 h. 2 m. 47 s.
11. Billet, 43e inf. — 12. Thibault, 46e inf. — 13. Lorgeou, 132e inf. — 14. Asselineau, 46e inf. — 15. Bergerioux, 21e colonial. — 16. Coupez, 43e inf. — 17. Ruffroy, 155e inf. — 18. Larieu, 4e bat. de chas. — 19. *Piscou*, 23e colonial. — 20. Boutron, 146e inf.
21. Donat, 155e inf. — 22. *Le Blay*, 77e inf. — 23. Sergent Panon, 4e bat. de chas. — 24. Coiffu, 10e inf. — 25. Cantin, 5e génie. — 26. Chefdeville, 105e inf. — 27. Sergent Mallère, 132e inf. — 28. Cabadie, 144e inf. — 29. Verchère, 105e inf. — 30. Vigouroux, 146e inf.
31. Decis, 144e inf. — 32. Thon, 146e inf. — 33. Dauve, 21e colonial. — 34. Guilbert, 5e génie. — 35. *Quantin*, 138e inf. — 36. Sergent Cattelotte, 43e inf. — 37. Delattre, 43e inf. — 38. Sergent Moretti, 109e inf. — 39. Haond, 19e dragons. — 40. Arnauld, 4e chasseurs.
41. Maréchal des logis Valatt, 19e dragons. — 42. *Savin*, 155e inf. — 43. Mondet, 144e inf. — 44. Piernon, 132e inf. — 45. Sergent Helbig, 72e inf. — 46. Imbert, 46e inf. — 47. Barthès, 132e inf. — 48. Carvojal, 136e inf. — 49. Laborde, 83e inf. — 50. *Fortin*, 79e inf.
51. Lecocq, 136e inf. — 52. Auzanne, 125e inf. — 53. Marcou, 105e inf. — 54. Oger, 21e colonial. — 55. Gilbert, 109e inf. — 56. Fouques, 136e inf. — 57. Anjou, 19e dragons. — 58. Palmade, 83e inf. — 59. Pincon, 5e génie. — 60. Letexier, 136e inf.
61. Elie, 125e inf. — 62. Jegou, 5e génie. — 63. *Simondi*, 133e inf. — 64. *Jumeau*, 155e inf. — 65. Lameuse, 21e colonial. — 66. *Merlin*, 154e inf. — 67. Cazenave, 144e inf. — 68. Brigadier de Pracomtal, 19e dragons. — 69. Sergent Deberry, 4e bat. de chass. — 70. Rosselin, 4e bat. de chass.
71. Gaborit, 125e inf. — 72. Pimet, 10e inf. — 73. Sergent Niaux, 144e inf. — 74. Sergent Roux, 105e inf. — 75. Cornier, 4e chass. — 76. *Greth*, 136e inf. — 77. *Rousset*, 154e inf. — 78. Buisson, 10e inf. — 79. *Leterre*, 21e colonial. — 80. Kessler, 21e colonial.
81. Friant, 136e inf. — 82. Sergent Meunier. 43e inf. — 83. Micouraud, 10e inf. — 84. Verney, 146e inf. — 85. Masson, 146e inf. — 86. Maréchal des logis de Barjac, 19e dragons. — 87. Karlé, 43e inf. — 88. Enseigne de vaisseau Hebert, éq. flotte. — 89. Caporal Beau, 95e inf. — 90. *Flangeot*, 46e inf.
91. Brisset 109e inf. — 92. Dumonchy, 72e inf. — 93. De Langlade, 125e inf. — 94. Lansac, 83e inf. — 95. Gratton, 125e inf. — 96. Montaufier, 125e inf. — 97. *Houny*, 77e inf. — 98. Ravault, 96e inf. — 99. Enseigne de vaisseau d'Albiat, éq. flotte. — 100. Gelée, 46e inf.
101. Delaurier, 23e colonial — 102. Caporal Bureau, 105e inf. — 103. Mougin, 109e inf. — 104. Coste, 144e inf. — 105. Burnet, 146e inf. — 106. Frigolet, 95e inf. — 107. Gérault, 46e inf. — 108. *Sergent Vauthier*, 148e int. — 109. Fargier, 83e inf. — 110. Jousset, 83e int.
111. Caporal Berron, 46e inf. — 112. Haine, 82e inf. — 113. *Cornevin*, 46e inf. — 114. Gondelach, 5e génie. — 115. *Ory*, 26e artil. — 116. *Pauley*, 125e inf. — 117. *Caporal Botrel*, 47e inf. — 118. Couillard, 10e inf. — 119. Caporal Baron, 130e inf. — 120. Sergent Brunet, 46e inf.
121. Primard, 19e dragons — 122. Gargaud, 95e inf. — 123. Sergent Tavier, 95e inf. — 124. Chaperon, 21e colonial. — 125. Megnien, 109e inf. — 126. Dubois, 95e inf. — 127. Granger, 21e colonial — 128. Vandenbergue, 72e inf. — 129. Quartier-maître Autret, éq. flotte. — 130. Enseigne de vaisseau de Laborde, éq. flotte.
131. Caporal Tramel, 105e inf. — 132. *Delobel*, 46e inf. — 133. *Colin*, 46e inf. — 134. *Gouvrillon*, 1er génie. — 135. *Caporal Auzemery*, 46e inf. — 136. Quartier-maître Le Mentec, éq. flotte. — 137. *Grandhomme*, 21e colonial. — 138. Bailly, 72e inf. — 139. *Caporal Damon*, 23e colonial. — 140. Enseigne de vaisseau de Vaublanc, éq. flotte.

Classement par équipes

1. 155e inf., à Commercy, 2 + 4 + 7 + 15 + 18 = 46 points.
2. 132e inf., à Reims, 3 + 11 + 23 + 38 + 41 = 116 points.
3. 43e inf., à Lille, 9 + 14 + 31 + 32 + 67 = 153 points.
4. 5e génie, à Versailles, 1 + 21 + 30 + 52 + 55 = 159 points.
5. 4e bat. de chasseurs, à St-Nicolas-du-Port, 16 + 19 + 35 + 59 + 60 = 189 points.
6. 136e inf., St-Lô, 5 + 42 + 44 + 49 + 53 = 193 points.
7. 144e inf., à Bordeaux, 24 + 27 + 37 + 57 + 63 = 208 points.
8. 146e inf., à Toul, 17 + 26 + 28 + 69 + 70 = 210 points.
9. 21e inf. coloniale, à Paris, 13 + 29 + 47 + 56 + 66 = 211 points.
10. 10e inf., à Auxonne, 6 + 20 + 62 + 65 + 68 = 221 points.
11. 46e inf., à Paris, 10 + 12 + 40 + 85 + 88 = 235 points.
12. 105e inf., à Riom, 22 + 25 + 46 + 64 + 81 = 238 points.
13. 109e inf., à Chaumont, 8 + 33 + 48 + 74 + 82 = 245 points.
14. 19e dragons, à Vienne, 34 + 36 + 50 + 58 + 71 = 249 points.
15. 125e inf.. à Poitiers, 45 + 54 + 61 + 76 + 78 = 314 points.
16. 83e inf., à Toulouse, 43 + 51 + 77 + 86 + 87 = 344 points.
17. 72e inf., à Amiens, 39 + 75 + 89 + 92 + 96 = 391 points.
18. 95e inf., à Bourges, 73 + 79 + 84 + 90 + 91 = 417 points.
19. Equip. de la flotte, à Lorient, 72 + 80 + 93 + 94 + 95 = 434 points.

Les Prix

Les prix ont été répartis comme suit :

Au 155e de ligne, à Commercy, le Challenge *Chasseur du 1er âge*, offert par notre directeur Pierre Lafitte.

Classement par équipes

A chacun des six équipiers de l'équipe gagnante, une médaille d'argent de la *Vie au Grand Air*. — 155e d'infanterie.

A l'équipe arrivée seconde, un superbe agrandissement 40/50 encadré, de l'équipe. — 132e d'infanterie.

A chacun des six équipiers de l'équipe arrivée seconde, un agrandissement 18/24. — 132e d'infanterie.

Classement général

Au premier du classement général, une **bicyclette de luxe " Primo "**. — Ragueneau (5e génie).

Au deuxième, un **phonographe " Vérité "**, avec 100 gros cylindres, de **Gérard et Cie.**— Caporal Neveu (71e d inf.).

Au troisième, **un costume de sport** de chez **Strom.** — Souliman (150e d'inf.).

Au quatrième, **un appareil photographique pliant " le Record "** avec obturateur de plaques, de **Gérard et Cie.** — Lieutenant Brulé (155e d'inf.).

Au cinquième, un **revolver Colt**, à chien, calibre 44, de **Guinart et Cie.**— Filiatre (132e d'inf.).

Au sixième, un **pistolet de tir Flobert**, 6 m/m. — Peyrard (155e d'inf.).

Au septième, une **montre " Ne Varietur "**. — Pène (136e d'inf.).

Au huitième, une **montre** acier noir mat. — Bourreau (10e d'inf.).

Au neuvième, une **montre** acier noir mat. — Depré (155e d'inf.).

Au dixième, **un appareil Charlemont**. — Schmitdkoffer (109e d'inf.).

Prix spéciaux

Au premier du classement par équipes, **une médaille offerte par le Conseil Municipal de Paris.** — Ragueneau (5e génie).

Au premier du classement individuel, **une médaille offerte par le Conseil Municipal de Paris.** — Caporal Neveu (71e d'inf.).

Au premier officier classé, **un jeu de tennis complet**, de **Williams et Cie.** — Lieutenant Brulé (155e d'inf.).

Au premier sous-officier classé, **un appareil photographique " le Rêve Idéal "**, pour plaques ou pellicules, de **Gérard et Cie.** — Sergent Filiatre (132e d'inf.).

Au premier caporal ou brigadier classé, **une carabine Flobert 9 m/m.** — Caporal Neveu (71e d'inf.).

Au premier cavalier classé, **un sac de voyage en vache jaune**, de **A. A. Tunmer.** — Haond (19e dragons).

Au premier marin classé, **un sac de voyage en vache jaune**, de **A. A. Tunmer.** — Ens. de vaiss. Hébert (équipages de la flotte).

Au premier de l'armée coloniale classé, **un sac de voyage en vache jaune**, de **A. A. Tunmer.** — Bergerioux (21e colonial).

Au premier de l'équipe ayant fait le plus long déplacement, **une paire de bottines de football Geo Smith.** — Laborde (83e d'inf.).

Au premier arrivé de l'équipe tenante du Challenge, **une médaille d'argent** grand module, offerte par **M. Georges Grippon**, du *Matin*. — Boutron (146e d'inf.).

AUTOUR DES SPORTS

NOS 50 HORS-TEXTE

LE JOCKEY SHIELDS

Shields, qui, l'an dernier, occupait la septième place de la liste des jockeys gagnant en courses plates, a tenu cette année la tête pendant les premières semaines de la saison ; une brillante passe de son compatriote Nash Turner et de Georges Stern l'a fait descendre à la troisième place qu'il partage avec Ransch.

De tous les jockeys américains venus depuis la saison dernière, Shields est certainement un des meilleurs, sinon le meilleur, malheureusement il ne peut monter qu'à un poids assez élevé. C'est le Willy Pratt américain, avec la finesse en moins; ses arrivées sont superbes d'énergie et de vigueur ; il s'entend comme pas un à secouer un cheval et à le porter au poteau; cependant il a la main un peu dure et il ne réussit pas avec tous les chevaux qui lui sont confiés. C'est ainsi qu'il n'a pu s'entendre avec cette si jolie, si fine, mais aussi très délicate jument qu'est Blanche de Castille. Il lui faut des chevaux qui ont besoin d'être violemment activés.

Au physique, c'est un grand garçon, fort, bien découplé; au moral, un modeste et même un timide, vivant assez à l'écart, aimant beaucoup son métier.

CROSS-COUNTRY

LE CHALLENGE CARRIER

Le Sporting Club Moncey a fait disputer, dimanche dernier, le challenge annuel de cross-country, le challenge Carrier.

La victoire est revenue à Courtès, devant

LE CHALLENGE CARRIER
Les quatre premiers.

Nogier, Debernard, Duvivier, Troupel, Delin, etc.

Dans le classement par équipes, le Sporting Club Moncey se classe premier avec 26 points devant les Joyeux Sportifs Montmartrois, l'Union Athletique et Velocipédique Parisienne et l'Union Sportive du Faubourg.

FOOTBALL-ASSOCIATION

LE CHAMPIONNAT MILITAIRE

L'équipe du 70e régiment d'infanterie s'est rencontrée dimanche dernier, sur le terrain du Football-Club de Paris, avec l'équipe du 1er bataillon de chasseurs à pied. Après un

L'EQUIPE DU 70e RÉGIMENT D'INFANTERIE

match fertile en péripéties, la victoire est revenue à l'équipe du 70e régiment d'infanterie par 6 buts à 2.

LA GYMNASTIQUE SUÉDOISE

AU " FIGARO "

Très brillante a été la fête de gymnastique suédoise organisée par notre distingué confrère du *Figaro*, M. Paul Manoury, dans la salle des fêtes de ce journal.

L'armée, le sport et la médecine étaient très largement représentés à cette grande réunion sportive.

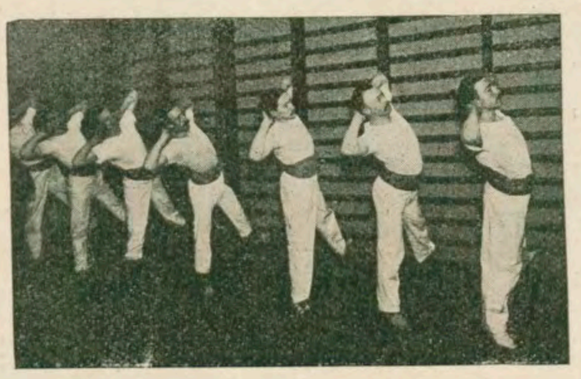
Le professeur Poirier a dit éloquemment combien la gymnastique suédoise est recommandable, et il a exprimé le souhait de la voir bientôt largement pratiquée en France.

C'est une gymnastique scientifique, on le sait, qui développe tous les organes *sans exception*, et qui doit être recommandée non seulement aux hommes faibles mais même aux athlètes les plus forts, s'ils ont souci de leur santé.

Les gymnastes suédois, officiers ou simples amateurs, ont démontré admirablement en quoi consiste la méthode qui fut créée par Ling et qui a rendu tant de services en Suède, en Danemark et en Belgique.

Que ce soit sans engins, ou que ce soit aux appareils, les dix exécutants que nous avons applaudis au *Figaro* ont été superbes de force, d'adresse et d'élégance.

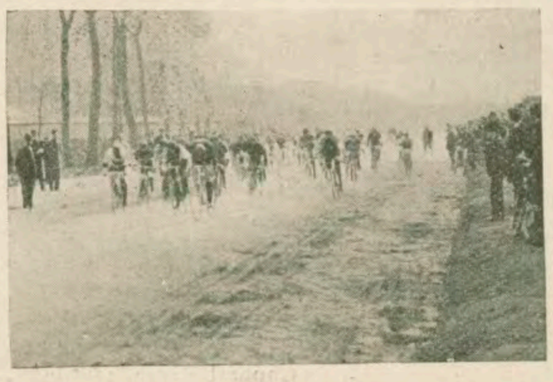
M. Kumlien, médecin-gymnaste de Stockholm, qui le premier a importé à Paris la méthode Ling, dirigeait avec autorité cet admirable groupe de gymnastes.



LA GYMNASTIQUE SUÉDOISE
Le travail des muscles latéraux.

LA COURSE VERSAILLES-HOUDAN ET RETOUR

C'est dimanche dernier que s'est disputée la course annuelle Versailles-Houdan et retour. Confirmant une fois de plus ses victoires de l'an passé, Marcel Cadolle, l'excellent champion amateur du Vélo Club de Levallois, s'est adjugé la première place, couvrant le parcours en 2 h. 29 m. 20 s. Le plus redoutable adversaire fut Lécuyer,



LE DÉPART DE LA COURSE VERSAILLES-HOUDAN ET RETOUR

de l'A. V. A., qui s'est classé second à 25 secondes seulement du vainqueur.

LA COUPE INTERNATIONALE D'ESCRIME

L'épreuve finale pour le choix de l'équipe qui doit défendre les couleurs de la Coupe

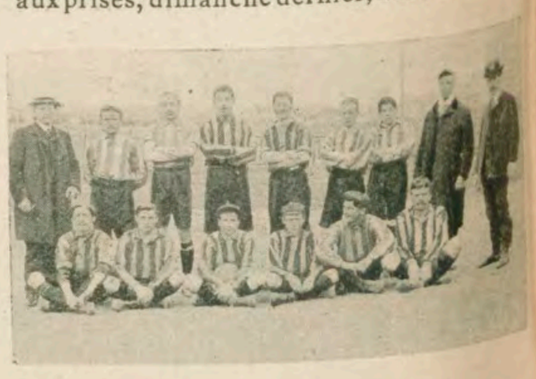
L'ÉQUIPE FRANÇAISE QUI DOIT SE MESURER AVEC LES ÉQUIPES BELGE ET ANGLAISE DANS LA COUPE INTERNATIONALE D'ESCRIME

Internationale d'Escrime devait se disputer dimanche matin au collège Rollin. L'équipe nouvelle a déclaré forfait. C'est donc l'équipe de l'année dernière (docteur Aumont, marquis de Chasseloup-Laubat, Berger, Holzschuch, Hugnet, Wallace) qui se mesurera avec les équipes belge et anglaise.

FOOTBALL-ASSOCIATION

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE (F.S.A.F.)

Très intéressante la partie qui mettait aux prises, dimanche dernier, dans le Cham-



L'UNION ATHLÉTIQUE BATIGNOLLAISE

pionnat de France d'association (F.S.A.F.), le Football-Club Raismois avec l'Union Athlétique Batignollaise. Après une lutte acharnée de part et d'autre, les Batignollais sont sortis vainqueurs de la rencontre par 4 buts à 1.

LA MORT DE CRÉSUS

M. Fishhoff a fait, l'autre semaine, une perte sérieuse, qui peut-être est bien une des causes qui le décidèrent à liquider son écurie. Un de ses meilleurs chevaux d'obstacles, Crésus, qui paraissait devoir être un des concurrents les plus qualifiés de la Grande Course de Haies, s'est brisé un paturon à l'exercice. Cet accident, arrivé... bêtement si l'on peut dire, en galopant sur le plat, ne rend que plus cruelle la perte de ce très bon cheval. La fracture du grand sésamoïde — que l'on peut distinctement voir sur l'épreuve photographique que nous devons à notre excellent correspondant photographe de Chantilly, M. Dubosq — est assez rare, et malheureusement rend impossible tout espoir de conservation. Le vétérinaire Chapard qui examina Crésus quelques instants après l'accident, voyant qu'il était impossible de conserver le fils de Kosroès pour la reproduction, abrégea ses souffrances en lui injectant dans une des veines du cou une forte dose de strychnine.

LA JAMBE DE CRÉSUS
APRÈS L'AUTOPSIE

Crésus avait été assuré pour une somme de 30.000 francs par M. Chéri-Halbronn au Lloyd.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

La Coupe Gordon-Bennett

Les membres de l'Automobile Club de France désirant assister à la Coupe Gordon-Bennett qui se courra le 17 juin, trouveront au Secrétariat des billets leur permettant de retenir des places dans la Tribune de l'Automobile Club d'Allemagne.

Le prix du billet est de 62 fr. 50 par place.

Le nombre des billets mis à la disposition de l'A. C. F. étant très limités et ceux-ci étant délivrés au fur et à mesure des demandes, les membres ayant l'intention d'assister à la Coupe sont priés de bien vouloir retirer leurs billets le plus tôt possible, car il est à craindre que ceux-ci ne soient très rapidement épuisés.

LAWN-TENNIS

Le tournoi de la Pentecôte

Sur ses excellents courts de la Croix-Catelan au bois de Boulogne, — courts sans rivaux à Paris, — le Racing Club de France organise pour le samedi 21 mai et jours suivants, datant les vacances de la Pentecôte, un tournoi international de lawn-tennis.

Le programme comporte des championnats simples et doubles pour messieurs et trois handicaps en deux séries dotés de plus de 3.000 francs de prix.

LE BULLETIN DE MICHELIN

A propos de Paris-Roubaix

Le Pneu Michelin Vélo existe plus que jamais.
OPINION INTÉRESSÉE. — NOS NOUVEAUX TYPES. — CONSÉQUENCES DU SUCCÈS. — LE MICHELIN VÉLO SUR PISTE ET SUR ROUTE. — COLLÉ OU VULCANISÉ. — ESSAYER POUR JUGER.

Il y a un argument dont tous nos concurrents en vélo usent et abusent avec une monotonie désespérante:

« Oui Michelin!. Mais il se désintéresse absolument du vélo. La voiture lui suffit. Le vélo, pour lui, ça ne chiffre pas. C'est négligeable.

« Il fait de bons pneus de voiture, c'est entendu, parce qu'il s'y est en quelque sorte spécialisé, et qu'en somme, il est le premier à en avoir fait. Par conséquent, il a acquis une certaine expérience qui lui assure encore une supériorité relative. Pour le vélo, c'est tout différent : il vit encore sur sa réputation de Paris-Brest, qui date de 1891, c'est-à-dire se perd dans la nuit des temps. Pour nous, c'est le contraire : nous y sommes venus plus tard, mais nous l'avons aussi depuis longtemps distancé. »

Nous nous serions assez peu émus de ces propos, qui n'ont guère eu jusqu'à présent que l'intérêt d'une rengaine, si la concurrence n'avait mis à les répandre une énergie toute nouvelle depuis quelque temps, énergie qui a pris sa source dans le succès obtenu par les nouveaux types que nous avons lancés sur le marché au début de cette saison.

En effet, à la suite de longs et patients essais, certains du résultat, nous avons offert à la clientèle intéressée des modèles d'une confection toute nouvelle affectant des profils sérieusement étudiés et parfaitement réussis, tant sous le rapport de la bonne harmonie des différents éléments que de la solidité et la souplesse de l'ensemble. Ajoutons, pour être complets, que nos prix restaient inférieurs à ceux des types de qualité courante présentés par la concurrence.

Pour arriver à ce résultat, nous n'avons pas hésité à créer une installation complète et hors pair, à réformer un important et coûteux matériel.

Et alors nos concurrents, atteints dans leurs œuvres vives, dans l'impossibilité de lutter et comme fini des articles et comme prix à qualité égale, ont entonné avec plus d'ardeur encore ce refrain peut-être trop connu :

« Oh! Michelin!... Mais il se désintéresse absolument du vélo... Ses nouveaux types? De la blague! Le vulcanisé? Prenez du bon collé chez nous. Le pneu collé? Mais c'est parfait, quand c'est bien fait. Ainsi, par exemple, il faut que ce soit bien fait, comme chez nous, car alors le vulcanisé vaudrait mieux, c'est vrai. Le profil antidérapant : Chimère : prenez du lisse chez nous : c'est plus facile à réussir et alors vous êtes plus sûr de bien tomber.

« Michelin faire du pneu souple? Elle est bonne. Le voyez-vous paraître sur une seule piste?

« Michelin faire du pneu de route? Le voyez-vous engagé dans une seule de nos grandes épreuves sur route?

« A nous les records de l'heure, et de ceci, et de cela, à nous les longues et dures courses sur routes »

A ce long réquisitoire, voici la réponse que nous avons à faire :

Au point de vue critique, elle sera courte : contentons-nous de faire dire qu'on ne tue pas un mort, et, que si le Michelin vélo avait bien et réellement vécu, on ferait moins de bruit autour de sa tombe.

Au point de vue pratique, c'est par des faits que nous répondrons.

Nous nous désintéressons du vélo, dit-on.

Or, sans remonter au déluge, quels types nouveaux avons-nous produits depuis six mois?

Les pneus vulcanisés à nouveau profil antidérapant, non seulement à talons mais à tringles, depuis 28 de section jusqu'à 45 m/m pour le vélo, de 40 à 55 m/m pour motocyclette ;